



Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–201



LÄHTEVÄT BUSSIT

Aika Tid Time	Määräasema Till To	Laituri Plattform Platform
15:45	Pohjois-Kymen s Kuusankoski KH1 2A	
15:45	Elimäki Koria -	1 4
15:50	Tornionmäki Sydä	H3 12T
15:50	Lappeenranta - Viiranniemi -	5
16:00	Imatra - Taavetti -	2
16:00	Helsinki - Porvoo	1 Pika
16:05	Mikkeli - Tommolansa	5
16:10	Lehtomäki Pikku-Palomäki H3 10L	
16:10	Eskolanmäki	H3 10E

Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2015

TONI JOENSUU
SUSANNA HARVIO
ANNAKREETA SALMELA

RAPORTTEJA 15 | 2012

**KYMENLAAKSON JOUKKOLIIKENTEEEN
PALVELUTASOSUUNNITELMA 2012–2015**

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Minna Peltola

ISBN 978-952-257 466-4 (pdf)

ISBN 978-952-257 467-1 (painettu)

ISSN-L 2242-2854

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

**www.ely-keskus.fi/julkaisut
www.doria.fi**

Sisällys

1 Esipuhe.....	5
2 Taustaa	6
3 Työn tavoitteet ja toteutustapa.....	7
3.1 Työn tavoitteet	7
3.2 Selvityksen laatimistapa	7
3.2.1 Vuorovaikutus.....	7
3.2.2 Palvelutason määrittelyprosessi.....	8
4 Nykytilan analyysi.....	10
4.1 Aluerajaus	10
4.2 Väestö ja ennusteet	10
4.3 Nykyinen joukkoliikennetarjonta.....	12
4.3.1 Linja-autoliikenne	13
4.3.2 Linja-autoliikenteen pysäkit ja saavutettavuus.....	17
4.3.3 Junaliikenne	18
4.4 Opiskelupaikat ja koulut sekä opiskeluyhteydet	19
4.5 Työpaikat ja työssäkäyntialueet.....	21
4.6 Palvelut ja asiointiyhteydet.....	26
4.7 Kuljetuskustannukset	28
4.7.1 Kuljetuskustannukset yhteensä.....	28
4.7.2 Kuntien rahoittamat kuljetukset.....	28
4.7.3 ELY:n joukkoliikennerahoitus	30
5 Joukkoliikenteen palvelutaso.....	31
5.1 Määrittelyn lähtökohtia.....	31
5.2 Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutaso 2011-2015	33
5.2.1 Vaihtoehto 0 +, Nykytilanteen parantaminen	36
5.2.2 Ve 1, Palvelutason huomattavaan kehittämiseen perustuva vaihtoehto	37
5.2.3 Ve 2, Palvelutason maltilliseen kehittämiseen perustuva vaihtoehto	39
5.2.4 Ve 3, Palvelutason pienimuotoiseen kehittämiseen perustuva vaihtoehto	40
5.3 Esitys Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasoksi 2012–2015.....	42
6 Vaikutusten arviointi ja etenemispolku	43
6.1 Kustannukset	43
6.2 Vaikutukset liikenteen järjestämistapaan ja rahoitukseen	43
6.3 Päivitys ja seuranta	43
Kirjallisuus	44
Kuvailulehti	45

1 Esipuhe

Tässä raportissa on määritelty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuntakeskusten välisessä liikenteessä Kymenlaakson maakuntaan, selvitetty puutteet nykyisessä tarjonnassa ja arvioitu tavoitetason kustannusvaikutuksia nykytilanteeseen nähden. Nyt määriteltyjä tavoitteita tarkistetaan sitä mukaa, kun siirtymäajan sopimusten voimassaoloajat päättyvät vuosina 2014–2019. Samalla tarkistetaan ja ratkaistaan palvelutaso rahoitusresurssien puitteissa. Kuntien sisäisten joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen on jätetty työn ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja VR Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Kotka–Kouvola-välin henkilöjunaliikenne on kokonaisuudessaan liikenne- ja viestintäministeriön ostamaa. Voimassa oleva ostoliikennesopimus päättyy joulukuussa 2011. Uusi sopimus VR Oy:n ja LVM:n kesken on allekirjoitettu marraskuussa 2011. Uudessa sopimuksessa henkilöjunaliikenteen tarjonta Kouvola–Kotka välillä säilyy nykyisenkaltaisena. Kotka–Kouvola yhteysvälin joukkoliikennetarjontaa on tarkastelu tässä raportissa kokonaisuutena.

Työn kuluessa on alueen asukkaiden tarpeita joukkoliikennepalveluille kartoitettu internet-pohjaisella kyselytutkimuksella ja ne on huomioitu tässä työssä soveltuvin osin.

Työ käynnistyi kesäkuussa 2011 ja valmistui joulukuussa 2011. Selvitystyön tilaajana toimi Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Selvitystyön ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljä kertaa. Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat seuraavat henkilöt:

Tuomas Talka	Kaakkois-Suomen ELY-keskus, puheenjohtaja
Petteri Kukkola	Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Päivi Muurman	Hamina
Teija Kolehmainen	Hamina
Pirjo Holttinen	litti
Rauno Savela	Kotka
Markku Hannonen	Kotka
Hannele Tolonen	Kotka
Tero Rämä	Kouvola
Pirjo Kopra	Pyhtää
Tiina Rosberg	Pyhtää
Auli Hyttinen	Virolahti / Miehikkälä
Ari Pietarinen	Kymenlaakson liitto
Matti Jolkkonen	Linja-autoliitto
Esko Tirranen	VR-Yhtymä Oy

Selvitystyö tehtiin konsulttityönä insinööritoimisto Liidea Oy:ssä. Liideasta työhön osallistuivat DI Toni Joensuu (projektipäällikkö), FM Susanna Harvio ja ins. AMK Annakreeta Salmela.

2 Taustaa

Suomessa on keskusteltu minkä tasoista julkisen liikenteen palvelua voidaan tai tulee ylläpitää julkisilla varoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt valtakunnallisen peruspalvelutason (LVM 7/2005), suurten (LVM 55/2007) ja keskisuurten (54/2007) kaupunkiseutujen sekä kaukoliikenteen peruspalvelutason (LVM 39/2007). Edellisten lisäksi on määritetty kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeet (LVM 21/2011) sekä tavoitteellinen palvelutaso (LVM 2011). Edellä mainituissa selvityksissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen välisiä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä. Tässä raportissa ei ole määritetty palvelutasoa yhteysväleille, jotka kuuluvat kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyn piiriin.

Samaan aikaan joukkoliikenteen kehittämispyrkimysten esteenä ovat riittämättömät resurssit, jonka seurauksena liikenteiden ostoja uhkaa jatkuvasti vähentämispaineet. Erityisen vaikeaksi rahoituksen riittämättömyys tekee haja-asutusalueen ja hiljaisen ajan liikenteen järjestämisen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten heikoimmin kuormitettua ostoliikennettä on jo lopetettu ja jatkossa tultaneen edelleenkin lopettamaan.

Yhteyksien saatavuus, matka-aika ja toimivuus vaikuttavat suoraan siihen, kuinka hyvin eri alueet kytkeytyvät toisiinsa – kaupungit naapurikaupunkeihin, maakuntakeskuksiin ja pääkaupunkiseutuun. Yhteydet vaikuttavat myös siihen, miten maaseutu kytkeytyy kaupunkiseutuihin. Liikenneverkko vaikuttaa alueiden kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin edellytysten luomisessa sekä alueiden kehittyneisyyserojen vähentämisessä. Erityisen tärkeää joukkoliikenne on opiskelijoille ja autottomille ihmisille. Sosiaalisen tasa-arvoisuuden lisäksi joukkoliikenne on välttämätöntä myös kestävän kehityksen kannalta.

Joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009. Laki muuttaa suomalaisen joukkoliikenteen sääntelyä, toimintatapoja ja viranomaisorganisaatiota. Laki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.

KETJU-hankkeessa vuonna 2009 on tehty palvelutasomäärittelyjä Kouvolan ja Kotkan seuduilla. ELY-keskuksen ohella toimivaltaisia viranomaisia Kymenlaaksossa ovat Kouvolan ja Kotkan kaupungit. Tästä johtuen em. kuntien kanssa on tehty yhteistyötä suunnitelman laadinnan aikana. Lisäksi työssä on hyödynnetty mm. seuraavia suunnitelmia:

- alueen liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Kaakon suunta -hankkeen MALP-tarkastelut
- KETJU-hankkeiden raportit
- julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005)
- Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurissa kaupungeissa (LVM 54/2007)
- Kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeet (LVM 21/2011)
- Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (Liikennevirasto7/2010)
- Alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävät kriteerit.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely kytkeytyy kiinteästi seudun ja kuntien maankäytön, liikennejärjestelmän, joukkoliikennesuunnitelmien ja muihin liikkumiseen vaikuttaviin suunnitelmiin. Palvelutasotavoitteiden määrittely on jatkuva yhteistyöprosessi. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely kytetään tiiviisti jatkuvan liikennejärjestelmätyön prosessiin ja liikennestrategiassa esitetyt tavoitteet huomioidaan palvelutasomäärittelyssä. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely Kymenlaaksossa tehdään tarvittavalta osin kuntien ja Kymenlaakson liiton kanssa.

3 Työn tavoitteet ja toteutustapa

3.1 Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on tuottaa tietoa Kaakkois-Suomen ELY:n ja kuntien palvelutason järjestämiseksi liittyvän päätöksenteon pohjaksi. Suunnittelualue käsittää Kymenlaakson seitsemän kuntaa eli Hamina, Iitti, Kouvola, Kotka, Miehikkälä, Pyhtää ja Virolahti.

Työn tavoitteena on tuottaa realistinen kuvaus Kaakkois-Suomen ELYn ja kuntien joukkoliikenteen palvelutasosta vuosina 2011–2015. Työllä haetaan taustatietoa käyttäjäryhmä- ja kuntakohtaisista joukkoliikennetarpeista yleensä ja vastausta kysymyksiin:

- Mitkä ovat julkisen liikenteen tarpeet?
- Mikä on se palvelutaso, johon julkisen liikenteen tarjonnassa tulisi pyrkiä taloudelliset realiteetit huomioiden?
- Mitkä ovat edellisen perusteella nykytarjonnan julkisen liikenteen puutteet?
- Onko tarjonnassa joillakin alueilla kysyntään nähden huomattavaa ylitarjontaa?
- Mitkä ovat tavoitetason kustannukset nykytasoon verrattuna?
- Mitä muita vaikutuksia tavoiteltavalla palvelutasolla on?

3.2 Selvityksen laatimistapa

Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasomäärittysten tekeminen jakautuu useisiin osavaiheisiin. Osavaiheet on esitetty kuvassa 2. Työ on aloitettu lähtötietojen kokoamisella ja nykytilanteen kuvaamisella. Näistä lähtökohdista on muodostettu neljä palvelutasovaihtoa joiden perusteella on määritetty Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.

Lähtökohtaisesti kaikissa suunnittelualueen kunnissa määritetään peruspalvelutaso. Peruspalvelutasolla määritellään palvelutasotekijät, joilla turvataan liikkumisen tasa-arvo. Kun halutaan joukkoliikenteen käytön lisäämistä, palvelutasomäärittelyyn tulee mukaan muita palvelutasoluokkia (kilpailutaso, houkutteleva taso ja keskitaso).

Peruspalvelutason määrittämisessä on hyödynnetty liikenne- ja viestintäministeriön raporttia julkisen liikenteen peruspalvelutasosta (LVM 7/2005). Peruspalvelutasossa määritetään kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista keskustaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Kuntakeskusten sisäisessä liikenteessä peruspalvelutasolla tavoitteena on turvata autottomien pääsy asioimaan vähintään kaksi kertaa viikossa. Peruspalvelutason määrittelyssä otetaan huomioon joukkoliikenteen toteutunut kysyntä ja matkustuskysyntä sekä lakisääteisten kuljetusten hyödyntäminen avoimen joukkoliikenteen peruspalveluna.

3.2.1 Vuorovaikutus

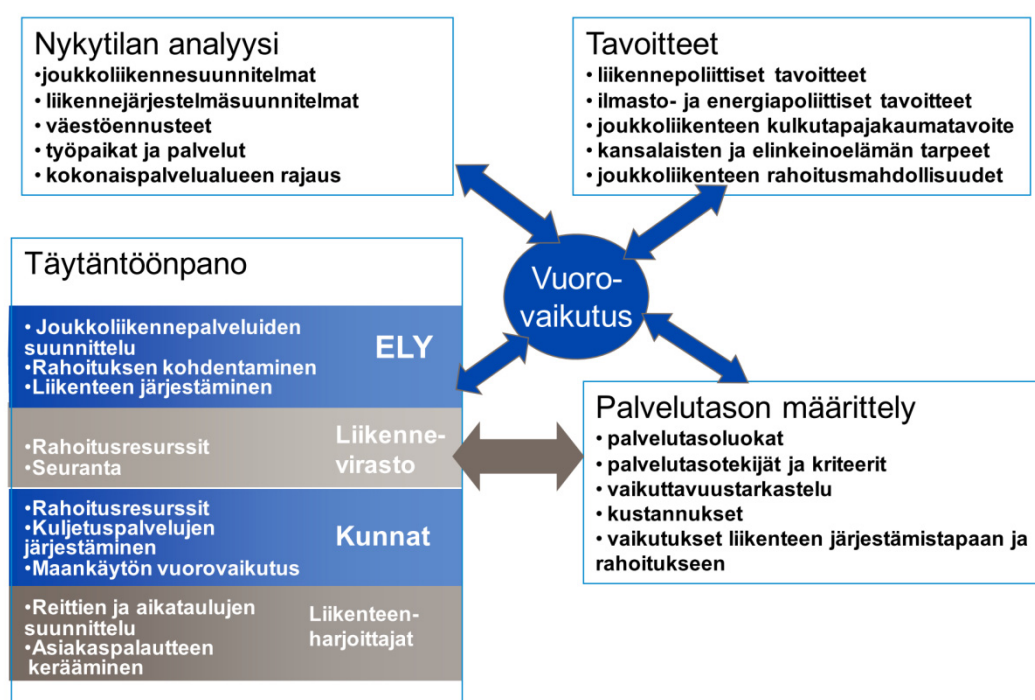
Työssä on tärkeää toimijoiden sitoutuminen palvelutasomäärittelyn laatimiseen ja eri suunnitteluosapuolten kuuleminen ja osallistuminen prosessin eri vaiheisiin. Työn alkuvaiheessa järjestetyssä tilaisuudessa on eri osapuolille esitelty hanketta ja kerrottu, mitä työssä tavoitellaan sekä mitä osapuolilta edellytetään. Tämän tavoitteena on sitouttaa muun muassa alueen kuntia osallistumaan selvityksen laadintaan ja toimittamaan konsultin tarvitsemia tietoja.

3.2.2 Palvelutason määrittelyprosessi

Lähtökohdan palvelutason määrittelylle antaa Liikenneviraston (2010) ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelemiseksi sekä alueellisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä käytettävät kriteerit, Liikenneviraston suositus (Liikenneviraston ohjeita 15/2011). Palvelutasotavoitteet on määriteltä alueen kuntiin uusien ohjeiden mukaisesti.

Liikenneviraston ohjeessa ja suosituksessa joukkoliikenteen palvelutaso on jaettu kuuteen palvelutasoluokkaan. Palvelutasotekijät määritellään kriteerein, jotka täyttävät parhaiten kunkin palvelutasoluokan tavoitteet. Peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen palvelusomäärittely tehdään LVM:n julkaiseman raportin, Julkisen liikenteen peruspalvelutaso, 7/2005 mukaisesti käyttäjäryhmä ja kuntakohteisesti.

Yhtenäiset kriteerit joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn on ollut tarpeen, jotta sekä alueellinen että käyttäjäkohtainen tasapuolisuus toteutuu. Määritelty palvelutaso luo perustan liikenteen suunnittelulle, rahoitukselle ja toteutukselle.



Kuva 1. Palvelutason määrittelyprosessi (Liikennevirasto 2010).

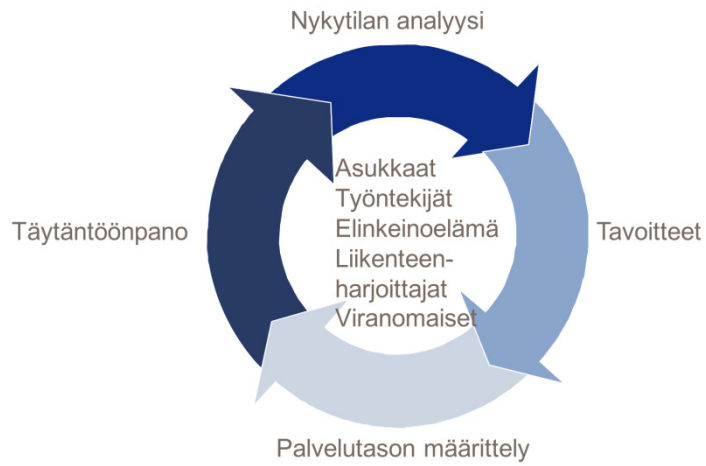
Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet kuvaavat sellaista joukkoliikenteen palvelutasoa, joka alueella tulisi toimivaltaisen viranomaisen näkökulmasta toteutua. Tavoitteena on joukkoliikenteen käytön lisääminen ja peruspalvelujen turvaaminen.

Palvelutasomäärittelyllä on kolme tehtävää:

- Ilmaista tahtotila siitä, millaista joukkoliikenteen palvelua alueella tarjotaan käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista
- Yhteistyömuotojen kehittäminen eri osapuolten kesken ja yhteistoiminnan jatkuvuuden turvaaminen
- Sitouttaa kaikki osapuolet palvelutason turvaamiseen.

Palvelutason määrittelyn lopputuloksena syntyy:

- Päivitettävät palvelutasotavoitteet
- Yhteistyökäytännöt, joilla palvelutasotavoitteita päivitetään, palvelutason toteutusta seurataan ja jolla palvelujen kehittämistä ja järjestämistä valmistellaan.



Kuva 2. Palvelutason määrittelyn osatekijät (Liikennevirasto 2010).

4 Nykytilan analyysi

4.1 Aluerajaus

Suunnittelualue koostuu Kymenlaakson seitsemästä kunnasta. Alla olevaan kuvaan on kuvattu suunnittelualueen päätiestö, rautatieyhteydet, rautatieasemat ja lentoasemat.

Alueella on yhteensä yhdeksän henkilöliikennettä palvelevaa rautatieasemaa, jotka ovat Kouvolan Matkakeskusta lukuun ottamatta kaikki Kouvola–Kotka-radon pieniä henkilöliikenneasemia. Kymenlaaksossa on yksi lentoasema; Utin sotilaslentoasema Kouvolassa. Lähimmät henkilöliikenteen lentoasemat ovat Lappeenrannassa ja Helsingissä.



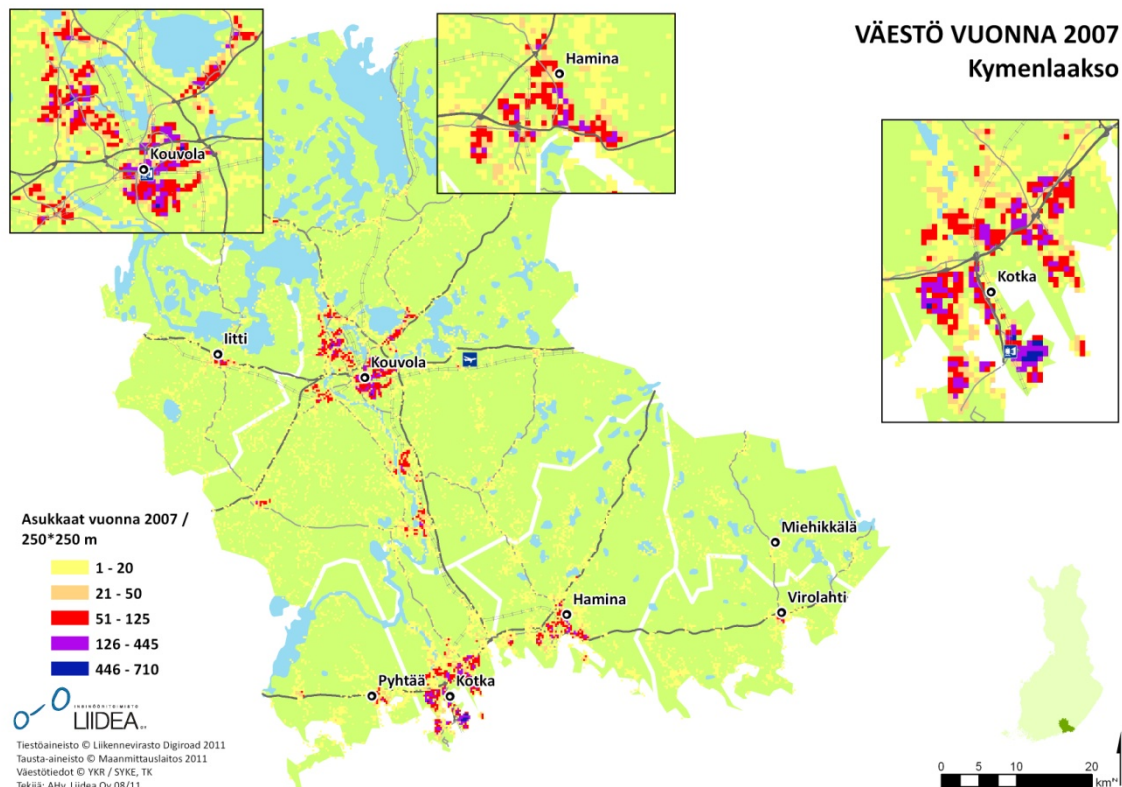
Kuva 3. Suunnittelualue.

4.2 Väestö ja ennusteet

Kymenlaakson maakunnassa asui 2011 vuoden huhtikuussa noin 182 000 asukasta. Kouvolassa asukkaita oli noin 88 000, Kotkassa noin 55 000 ja Haminassa noin 21 000 asukasta. Maakunnan pienin kunta asukasluvultaan on Miehikkälä, jossa asui vain hieman yli 2000 asukasta vuonna 2011. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Kymenlaakson väkiluku pienenee reilulla 3000 henkilöllä vuoteen 2020. Suurin muuttotappio tulee olemaan Kouvolassa, jossa väkiluku tulee ennusteen mukaan pienenemään yli 3000 henkilöllä. Kotkan väestö tulee kasvamaan noin tuhannella henkilöllä.

Kouluikäisen väestön osuus maakunnan asukkaista on 15 prosenttia ja eläkeikäisten (yli 65-vuotiaat) 21 prosenttia. Eniten kouluikäisiä, alle 15-vuotiaita, on suhteellisesti Pyhtäällä (16 %).

Työikäisten (25–64-vuotiaat) osuus koko kunnan väkiluvusta on suurin Kotkassa (64 %) ja Kouvolassa (65 %). Eläkeikäisten osuus on suurin sen sijaan Miehikkälässä (29 %).



Kuva 4. Väestön sijoittuminen Kymenlaakson maakunnan alueella (SYKE/YKR).

Taulukko 1. Kymenlaakson maakunnan väestö 2011 ja ennuste vuosille 2015 ja 2020 (Tilastokeskus 2011).

Väestömäärä	Väestö 4/2011	2015	2020	Erotus 2011-2020
Kymenlaakson maakunta	182 148	180 138	178 872	-3 276
Hamina	21 417	21 340	21 211	-206
Iitti	7 011	6 838	6 730	-281
Kotka	54 815	55 429	55 832	1 017
Kouvola	87 869	85 951	84 663	-3 206
Miehikkälä	2 190	2 092	2 001	-189
Pyhtää - Pyttis	5 353	5 089	5 078	-275
Virolahti	3 493	3 399	3 357	-136

Taulukko 2. Kymenlaakson väestön ikärakenne kunnittain vuonna 2010 (Tilastokeskus 2011).

Väestörakenne	Yhteensä	Alle 15 vuotiaat (%)	15-65 vuotiaat (%)	Yli 65 - vuotiaat (%)
Kymenlaakson maakunta	182 382	15 %	64 %	21 %
Hamina	21 400	15 %	63 %	22 %
Iitti	7 005	14 %	63 %	23 %
Kotka	54 824	15 %	65 %	21 %
Kouvola	88 072	15 %	64 %	21 %
Miehikkälä	2 210	13 %	58 %	29 %
Pyhtää - Pyttis	5 355	16 %	63 %	20 %
Virolahti	3 516	14 %	62 %	24 %

4.3 Nykyinen joukkoliikennetarjonta

Henkilöiden kuljettaminen tiellä ammattimaisesti korvausta vastaan on luvanvaraista elinkeinotoimintaa. Aikaisemmin luvanvaraista henkilöliikennettä säädeltiin henkilö- ja taksiliikennelaeilla sekä liikenne- ja viestintäministeriön antamilla asetuksilla. Henkilöliikennelain muutoksen ja EU:n palvelusopimusasetuksen voimaantulon myötä 3.12.2009 joukkoliikenteen järjestämisperiaatteet muuttuivat. Samalla vanha henkilöliikennelaki kumottiin ja henkilöliikennelaissa sairaankuljetusta koskevat pykälät siirrettiin erityislainsäädäntöön.

Uuden joukkoliikennelain keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiseen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Joukkoliikennelain myötä joukkoliikenteen palvelutason määrittely tuli lakisääteiseksi. Palvelutason määrittely on lain mukaan tehtävä vuoden 2011 loppuun mennessä. Ennen lain voimaantuloa määritellyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ovat kuitenkin voimassa vuoden 2013 loppuun saakka. Toimivaltaisen viranomaisen on myös määriteltävä, hoidetaanko joukkoliikenne puhtaasti markkinaehtoisesti vai sovelletaanko palvelusopimusasetusta. Joukkoliikennelain voimaantuloon sisältyy kymmenen vuoden siirtymäaika. Lain astuessa voimaan, entiset linjaliikenneluvat muutettiin pääsääntöisesti siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi ja ostoliikennesopimukset säilyivät voimassa. Siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat voimassa linjaliikenneluvan voimassaoloajan päättymiseen asti kuitenkin enintään 2. päivään joulukuuta 2019. Liikenteenharjoittajan niin halutessa, sopimuksen voimassaoloaikaa on jatkettu 30. päivään kesäkuuta 2014 myös siinä tapauksessa, että linjaliikenneluvan voimassaoloaika päättyy ennen sitä.

Uudessa laissa linja-autoliikenteen peruslupa on edelleen joukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan linja-autolla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettua liikennettä toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan tai kuntayhtymän kanssa tehdyn sopimuksen mukaan sekä tilausliikennettä koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Uusina lupina 3.12.2009 alkaen ovat tulleet ns. markkinaehtoiseen liikenteeseen sovellettavat reittiliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan reittiliikennettä linja-autolla, sekä kutsujoukkoliikennelupa, joka oikeuttaa harjoittamaan kutsujoukkoliikennettä linja-autolla. Joukkoliikenneluvan myöntää pääsääntöisesti hakijan kotipaikan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY). Reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat myöntää se ELY tai muu toimivaltainen viranomainen, jonka toimivalta-alueella liikenteen reitti tai toiminta-alue on. Mikäli reitti tai toiminta-alue sijaitsee useamman toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueella, luvan myöntää se ELY, jonka alueella on pisin osa reitistä tai suurin osa toiminta-alueesta.

Hallituksen budjettiesityksessä vuodelle 2012 esitetään valtion joukkoliikennemäärärahoiksi yhteensä 96,9 miljoonaa euroa. Kokonaissummasta linja-autoilla ja takseilla harjoitettavan alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin ja kehittämiseen esitetään 39,9 miljoonaa euroa. Helsingin seudun, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen kunnille esitetään 9,25 miljoonan euron määrärahaa joukkoliikenteen palvelun parantamiseen ja käytön edistämiseen. Junien lähiliikenteeseen esitetään 9,7 miljoonan euron määrärahaa. Kaukojunaliikenteen ostoihin hallitus esittää 32,7 miljoonaa euroa. Yöjunaliikenteeseen osoitetaan 1,2 miljoonaa euroa. Lisäksi Savonlinnan ja Varkauden säännölliseen lentoliikenteeseen budjettiesityksessä on varattu miljoona euroa.

Liikennepalvelujen oston lisäksi valtio tukee joukkoliikennettä (linja-autoliikenne) maksamalla kunnille tukea kaupunkimaisen paikallisliikenteen ostoon sekä seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hinnanalentamisen kustannuksiin. Paikallisliikenteiden oston tukiprosentti voi maksimissaan olla 50 % nettokustannuksista ja lipputuissa 48 %. Uuden asetuksen myötä valtionavun jakoperusteisiin voi kuitenkin tulla muutoksia. Kuntien ja toimivaltaisten viranomaiskaupunkien joukkoliikenteen rahoitus (valtion rahoitus) kanavoidaan ELYjen kautta.

Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki vaikuttavat myös lippujen hinnanalentamiseen liittyviin korvausmenettelyihin ja tuen määrään, koska nykyisten lippusopimusten korvausperiaatteet eivät ole palvelusopimusasetuksen mukaisia. Uuden lain tavoitteena on taata entisten lipputuotteiden jatkuvuus. Ennen 3.12.2009 myönnettyt kuntien ja liikenteenharjoittajien väliset lippusopimukset on liitetty siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. Uudet lippusopimukset solmitaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajien kesken. Myös tuettujen lippujen hintavelvoitteesta sopiminen yrittäjien kanssa kuuluu jatkossa toimivaltaisen viranomaisen toimivaltaan. Pääsääntöisesti uusis-

sa sopimuksissa sovitaan vastaavista asioista kuin nykyisissä lippusopimuksissa. Olennainen eroavaisuus on siinä, että toimivaltaiselle viranomaiselle siirtyy sopimusosapuolena vastuu sopimuksen korvausveloitteiden täyttämisestä, mikä nykymallissa on kunnilla. Tästä seuraa tarve tehdä yhteistyösopimus ELYjen ja kuntien välille. Yhteistyösopimuksessa sovitaan mm. kuntien maksuosuuksista, lippukorvauksista ja selvittäjän roolista.

Uusi lipputuen korvausmalli poikkeaa entisestä siinä, että jatkossa tukea maksetaan vain liikennöitsijöiden todellisia kustannuksia vastaavasti (ei ylikompensaatiota). Uuden korvausmallin vaihtoehdot ovat parhaillaan ministeriössä valmisteltavana.

4.3.1 Linja-autoliikenne

Kymenlaakson linja-autoliikenne painottuu Iitti–Kouvola, Kouvola–Kotka sekä Pyhtää–Kotka–Hamina yhteysväleille. Yhteyksiä on eniten Hamina–Kotka ympäristössä. (Matkahuolto 2011)

Hamina–Kotka välillä suoria yhteyksiä on talviarkena lähes 70 molemmat suunnat yhteensä laskettuna. Vastaava luku Iitti ja Kouvolan välillä on 31, Kouvolan ja Kotkan välillä 33 ja Pyhtään ja Kotkan välillä 43. Muilla yhteysväleillä tarjonta on vähäisempää.

Kuntakeskusten välinen joukkoliikenteen tarjonta painottuu koulupäiviin. Kesäaikana sekä lauantaisin ja sunnuntaisin liikennetarjontaa on hyvin Pyhtää–Kotka–Hamina yhteysväleillä, muiden kuntakeskusten välillä liikenne on vähäistä.



Kuva 5. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella talviarkena vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Taulukko 3. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella talviarkena vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

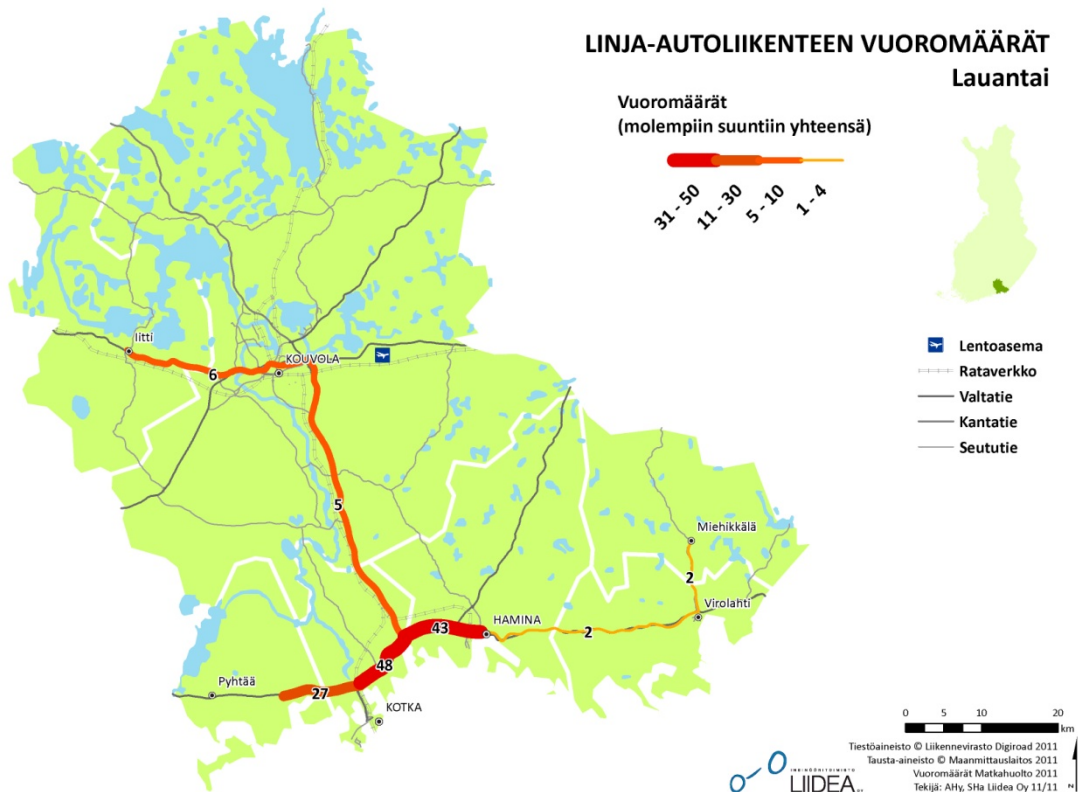
Yhteysväli	Vakio- vuoroja	Pikavuoroja	Liikennöinti-aika	Ajetut kilometrit
Iitti - Kouvola	13	4	7.05-20.35	103360
Kouvola - Iitti	10	4	6.15-18.50	85120
Iitti - Kotka	2	2	7.10-21.45	67640
Kotka - Iitti	2	2	11.00-18.50	67640
Kouvola - Kotka	8	4	7.50-22.40	159600
Kotka - Kouvola	7	4	5.55-18.25	146300
Hamina - Kotka	29	3	4.00-22.55	170240
Kotka - Hamina	34	3	5.40-23.55	196840
Virolahti - Hamina	9	0	6.55-16.30	76950
Hamina - Virolahti	9	0	7.30-17.05	76950
Virolahti - Kotka (suora)	2	0	8.05-10.25	22800
Kotka - Virolahti (suora)	1	0	10.40-12.00	11400
Miehikkälä - Virolahti	7	0	6.50-16.00	39900
Virolahti - Miehikkälä	5	0	7.45-16.40	28500
Miehikkälä - Kotka	1	0	6.50-14.55	13680
Kotka - Miehikkälä	3	0	10.40-16.40	41040
Pyhtää - Kotka	19	6	6.15-00.35	128250
Kotka - Pyhtää	11	7	4.35-20.45	92340



Kuva 6. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella kesäarkena vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Taulukko 4. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella kesäarkena vuorokaudessa, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

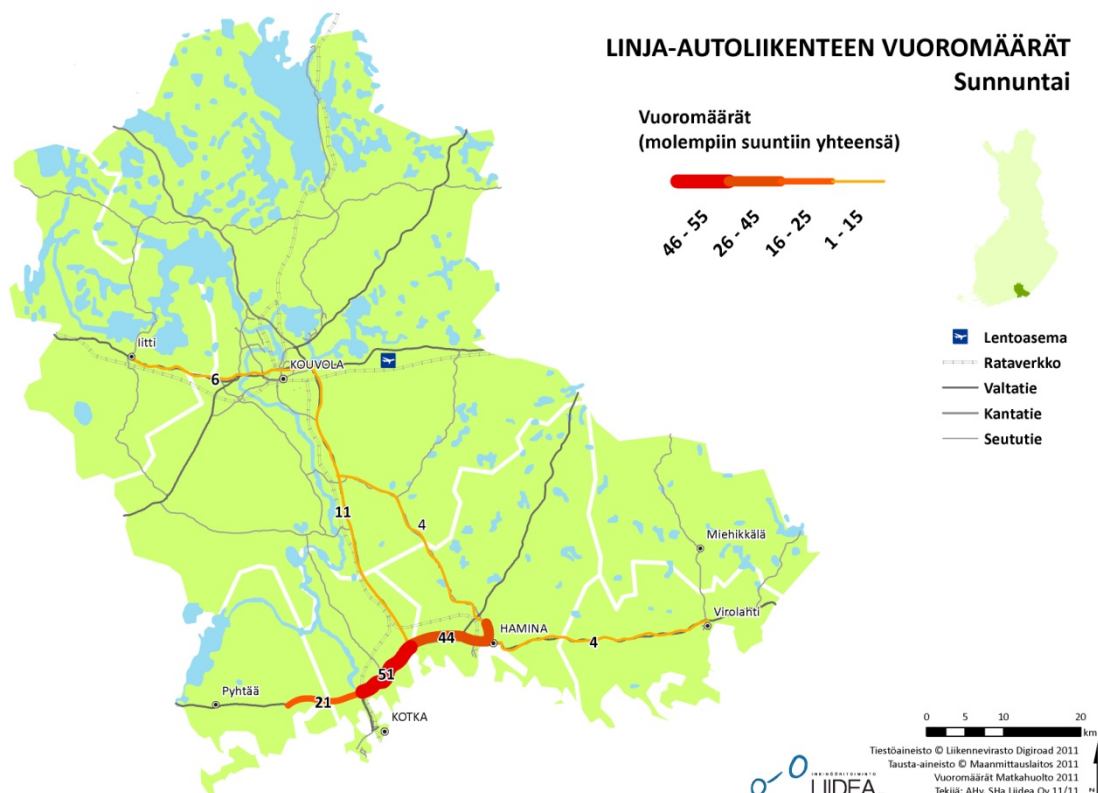
Yhteysväli	Vakio- vuoroja	Pikavuoroja	Liikennöinti-aika	Ajetut kilometrit
Iitti - Kouvola	3	4	7.10-20.35	11200
Kouvola - Iitti	3	4	7.00-18.50	11200
Iitti - Kotka	0	2	12.00-21.45	8900
Kotka - Iitti	0	2	11.00-18.50	8900
Kouvola - Kotka	3	4	7.55-22.40	24500
Kotka - Kouvola	2	4	06.30-18.25	21000
Hamina - Kotka	29	3	4.00-22.55	44800
Kotka - Hamina	34	3	2.25-23.55	51800
Virolahti - Hamina	7	0	7.05-16.30	15750
Hamina - Virolahti	6	0	7.30-16.30	13500
Virolahti - Kotka	2	0	8.05-10.25	6000
Kotka - Virolahti	1	0	10.40-12.00	3000
Miehikkälä - Virolahti	4	0	6.55-16.00	6000
Virolahti - Miehkikkälä	3	0	12.00-16.40	4500
Miehikkälä - Kotka	1	0	8.50-10.25	3600
Kotka - Miehkikkälä	1	0	10.40-12.10	3600
Pyhtää - Kotka	16	5	6.15-00.35	28350
Kotka - Pyhtää	8	7	4.35-20.45	20250



Kuva 7. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella lauantaisin, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Taulukko 5. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella lauantaisin, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Yhteysväli	Vakio- vuoroja	Pikavuoroja	Liikennöinti-aika	Ajetut kilometrit
Iitti - Kouvola	1	2	12.00-20.35	4992
Kouvola - Iitti	1	2	9.40-18.50	4992
Iitti - Kotka	0	2	12.00-21.45	9256
Kotka - Iitti	0	2	11.00-18.50	9256
Kouvola - Kotka	0	3	12.30-21.45	10920
Kotka - Kouvola	0	2	9.45-18.25	7280
Hamina - Kotka	18	3	00.10-23.50	30576
Kotka - Hamina	19	3	00.10-23.55	32032
Virolahti - Hamina	1	0	8.05-8.35	2340
Hamina - Virolahti	1	0	12.15-12.45	2340
Virolahti - Kotka	0	0	-	-
Kotka - Virolahti	0	0	-	-
Miehikkälä - Virolahti	1	0	7.50-8.05	1560
Virolahti - Miehkikkälä	1	0	12.45-13.00	1560
Miehikkälä - Kotka	0	0	-	-
Kotka - Miehkikkälä	0	0	-	-
Pyhtää - Kotka	8	6	02.00-00.35	19656
Kotka - Pyhtää	6	7	01.30-00.20	18252

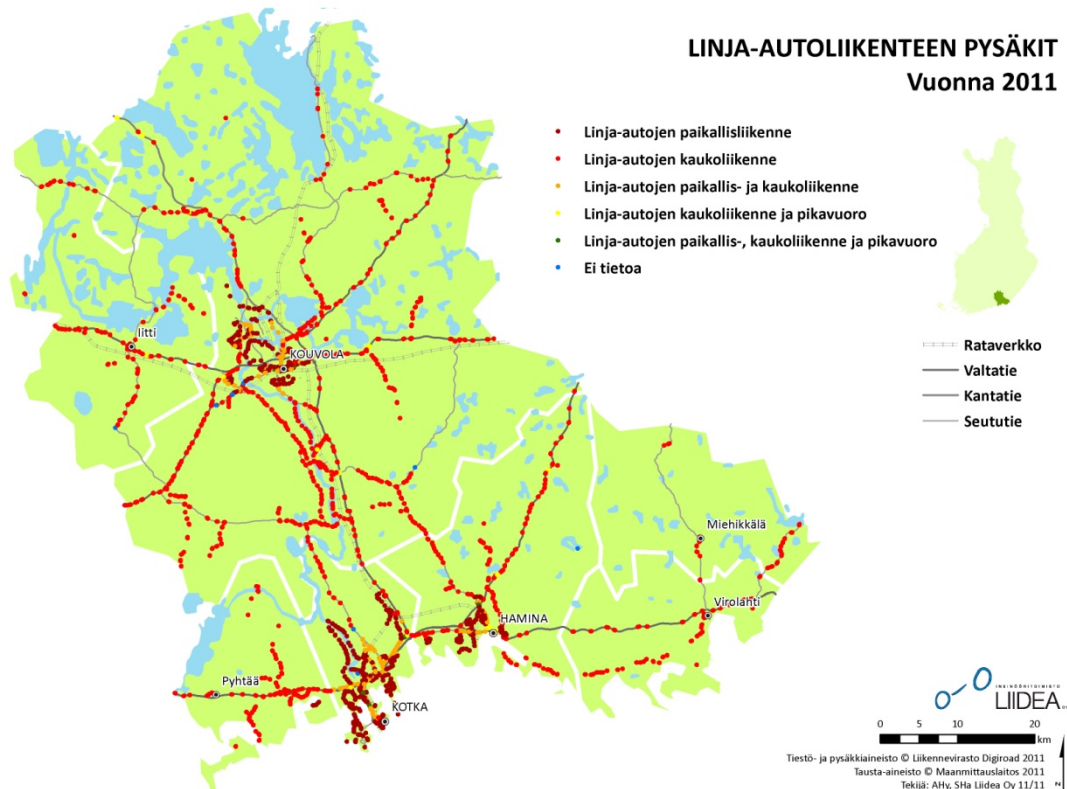


Kuva 8. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella sunnuntaisin, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Taulukko 6. Linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorojen määrät suunnittelualueella sunnuntaisin, molemmat suunnat yhteensä (Lähde: Matkahuolto 2011).

Yhteysväli	Vakio- vuoroja	Pikavuoroja	Liikennöintiaika	Ajetut kilometrit
Iitti - Kouvola	1	2	12.00-20.35	4992
Kouvola - Iitti	1	2	12.50-18.50	4992
Iitti - Kotka	0	2	12.00-21.45	9256
Kotka - Iitti	0	2	11.00-18.50	9256
Kouvola - Kotka	0	5	12.30-22.40	18200
Kotka - Kouvola	0	4	11.00-18.25	14560
Hamina - Kotka	16	4	00.10-22.55	29120
Kotka - Hamina	19	3	00.10-23.55	32032
Virolahti - Hamina	2	0	15.15-20.50	4680
Hamina - Virolahti	2	0	14.40-20.20	4680
Virolahti - Kotka	0	0	-	-
Kotka - Virolahti	0	0	-	-
Miehikkälä - Virolahti	0	0	-	-
Virolahti - Miehkikkälä	0	0	-	-
Miehikkälä - Kotka	0	0	-	-
Kotka - Miehkikkälä	0	0	-	-
Pyhtää - Kotka	6	5	02.00-23.50	15444
Kotka - Pyhtää	3	7	01.30-20.45	14040

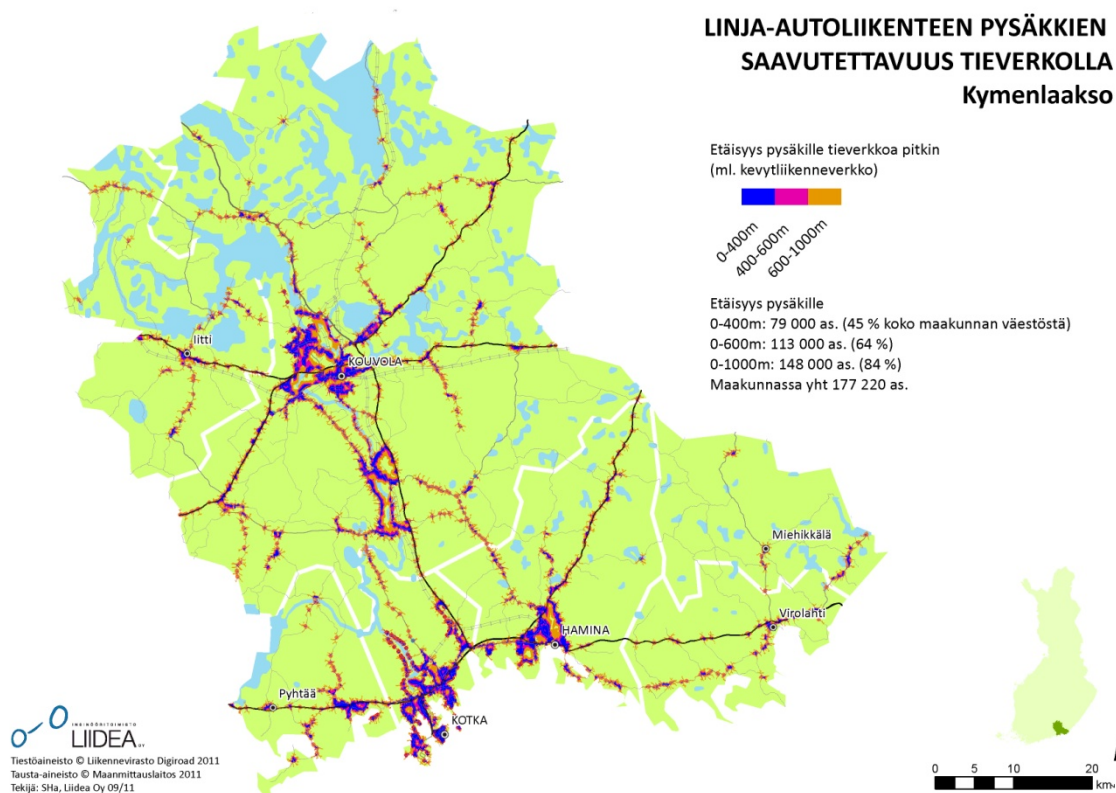
4.3.2 Linja-autoliikenteen pysäkit ja saavutettavuus



Kuva 9. Linja-autoliikenteen pysäkit Kymenlaaksossa.

Kymenlaakson alueella on Liikenneviraston Digiroad-aineiston perusteella yhteensä noin 2400 linja-autopysäkkiä. Paikallisliikenteen linja-autopysäkkejä on 683 kappaletta, kaukoliikenteen pysäkkejä 1438 kappaletta, yhdistettyjä paikallis- ja kaukoliikenteen pysäkkejä 205 kappaletta, yhdistettyjä kaukoliikenne- ja pikavuoropysäkkejä 39 kappaletta sekä yhdistettyjä paikallis- ja kaukoliikenteen sekä pikavuoroliikenteen pysäkkejä 12 kappaletta.

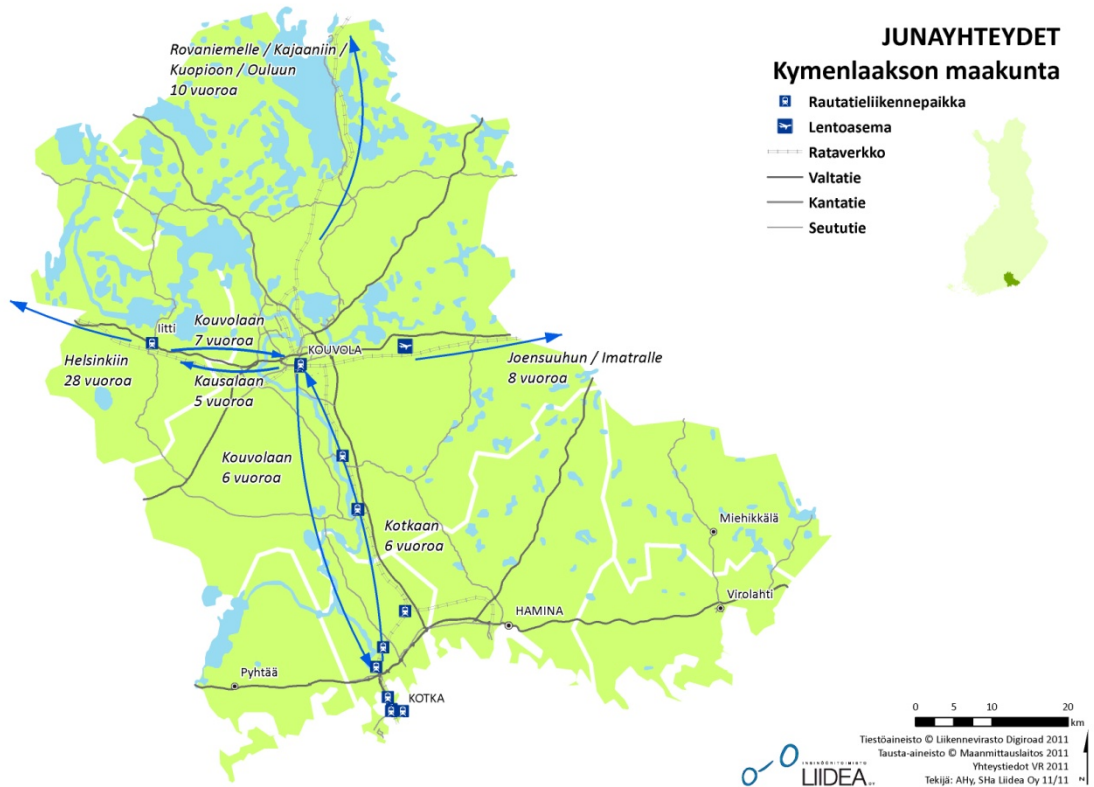
Pysäkkien vaikutusalueella 400 metrin kävelyetäisyydellä asuu yhteensä noin 79 000 henkilöä (45 % asukasmäärästä), 600 m kävelyetäisyydellä noin 113 000 henkilöä (64 % asukasmäärästä) ja 1000 metrin kävelyetäisyydellä noin 148 000 henkilöä (84 % asukasmäärästä). Luvut kuvaavat peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen saavutettavuutta talviarkipäivänä. Kymenlaakson asukasmäärä on yhteensä noin 177 200 henkilöä



Kuva 10. Esimerkki kaukoliikenteen pysäkkien saavutettavuudesta Kymenlaaksossa.

4.3.3 Junaliikenne

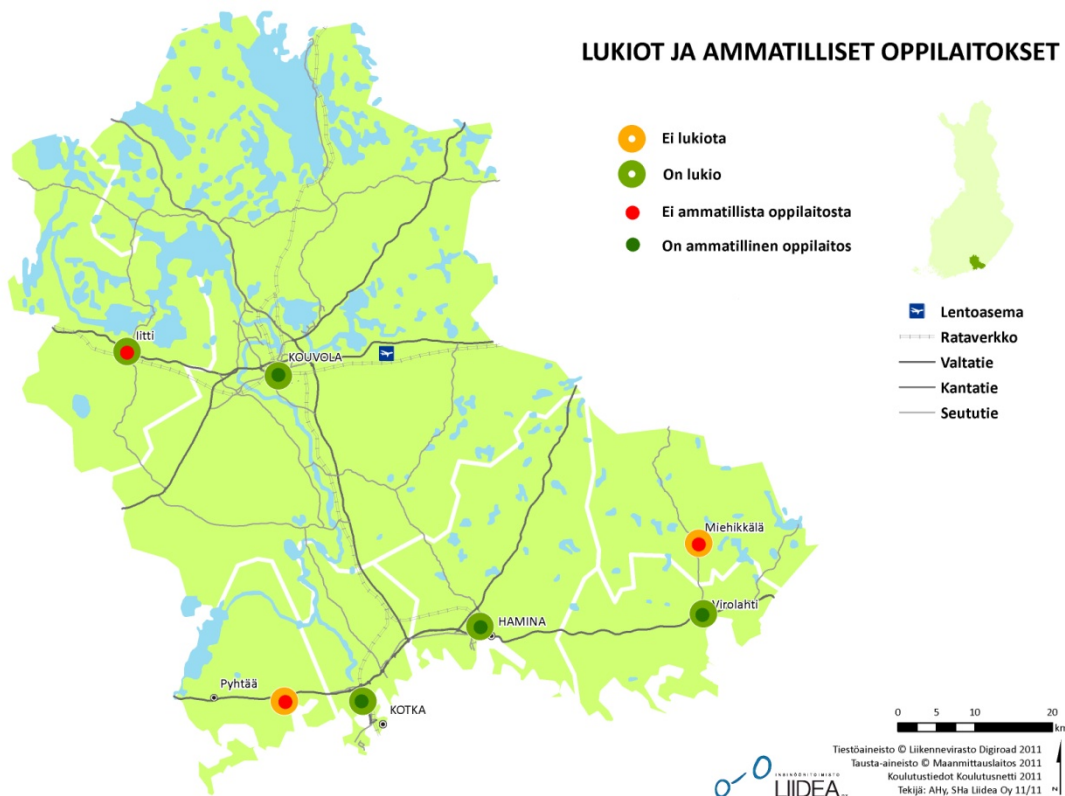
Kymenlaaksossa on yhteensä kymmenen rautatieliikennepaikkaa. Kotkan ja Kouvolan välillä liikennöi arkipäivinä 12 vuoroa, molemmat suunnat yhteenlaskettuna ja lauantaisin ja sunnuntaisin kulkee 10 vuoroa. Kouvola on risteysasema ja sieltä kulkee junia muun muassa Lahden kautta Helsinkiin ja Riihimäelle, Pieksämäen kautta Kuopioon ja Ouluun sekä Joensuuhun ja Imatralle.



Kuva 11. Junayhteydet Kymenlaaksossa (yhteystiedot: VR 2011).

4.4 Opiskelupaikat ja koulut sekä opiskeluyhteydet

Suunnittelualueella on yhteensä 15 lukiota. Ne sijaitsevat Iitissä, Kouvolaan, Virolahdella, Kotkassa ja Haminassa. Kymenlaakson alueella toimivat Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto, Kouvolaan seudun ammattiopisto, Hyria koulutus Oy ja Harjun oppimiskeskus. Näiden ammattiopistojen toimipisteet sijaitsevat Kotkassa, Haminassa, Kouvolaan ja Virolahdella.

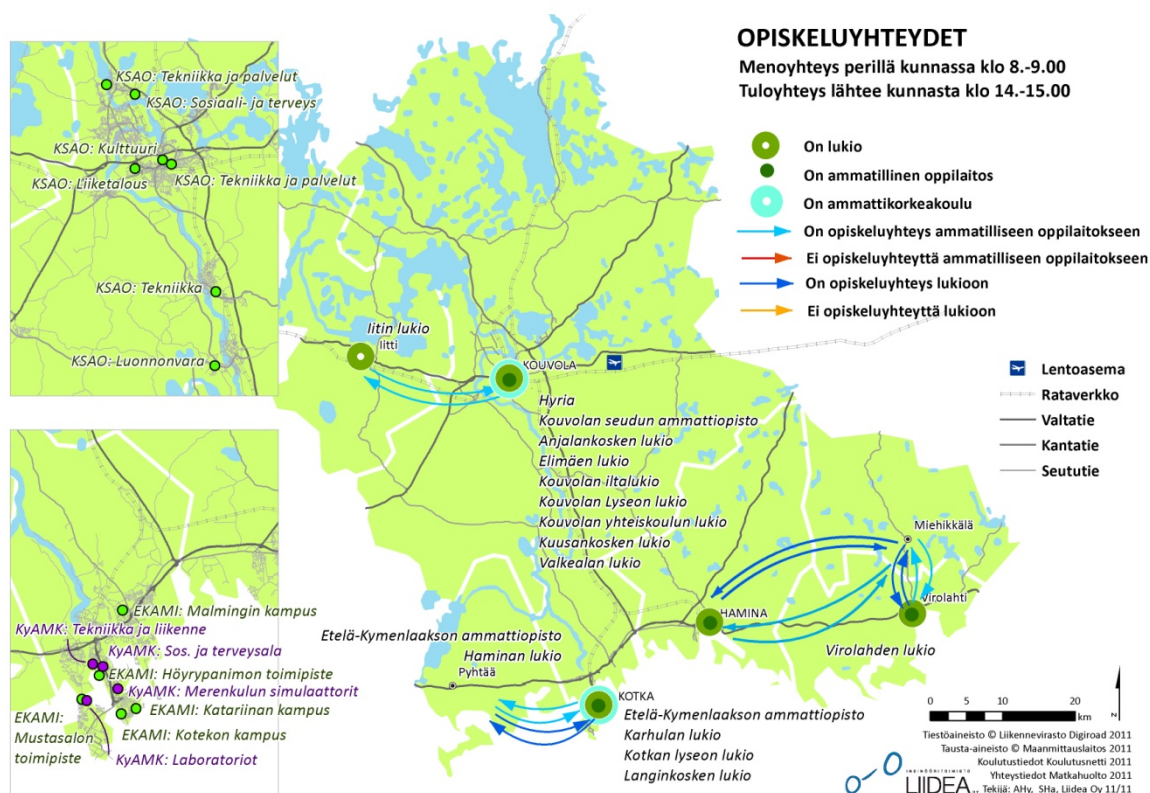


Kuva 12. Lukiot ja ammatilliset oppilaitokset suunnittelualueella (Koulutustiedot: Koulutusnetti 2011).

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), opiskeluyhteydet:

"Jos kunnassa ei ole lukiota ja/tai muuta toisen asteen oppilaitosta, järjestetään julkisen liikenteen yhteys lähikunnan oppilaitokseen. Lisäksi muihin alueellisesti merkittäviin oppilaitoksiin järjestetään kouluvuoden aikana opiskelijoita palvelevia yhteyksiä. Kouluvuoden aikana järjestetään alueen kuntakeskuksista keskuskaupunkiin suuntautuvia työssäkäyntiyhteyksiä täydentäen opiskelijoita palvelevat yhteydet tärkeimpiin oppilaitoksiin. Menoyhteys järjestetään aamulla kello 8:ksi tai 9:ksi ja paluuyhteys joko klo 14:n tai 15:n jälkeen."

Seuraavassa kuvassa on selvitetty suorat linja-autoliikenteen opiskeluyhteydet liikenne- ja viestintäministeriön (LVM 7/2005) julkaisun mukaisesti niistä kunnista, joissa ei ole lukiota tai ammatillista oppilaitosta. Kuvan jälkeisessä taulukossa on esitetty yhteyksien lukumäärät. Kuvassa näkyy oranssilla (lukio) tai punaisella (ammatillinen oppilaitos) nuolella yhteyspuutteet, eli joko menoja/tai paluuyhteys puuttuvat. Niistä kunnista, joissa ei ole lukiota, käydään opiskelemaan useissa toisen kunnan alueella sijaitsevilla lukioissa. Tässä työssä on tarkasteltu keskeisempiä tiedossa olevia opiskeluyhteystarpeita. Yhteystarpeet voivat vaihdella joidenkin kuntien osalta vuosittain.



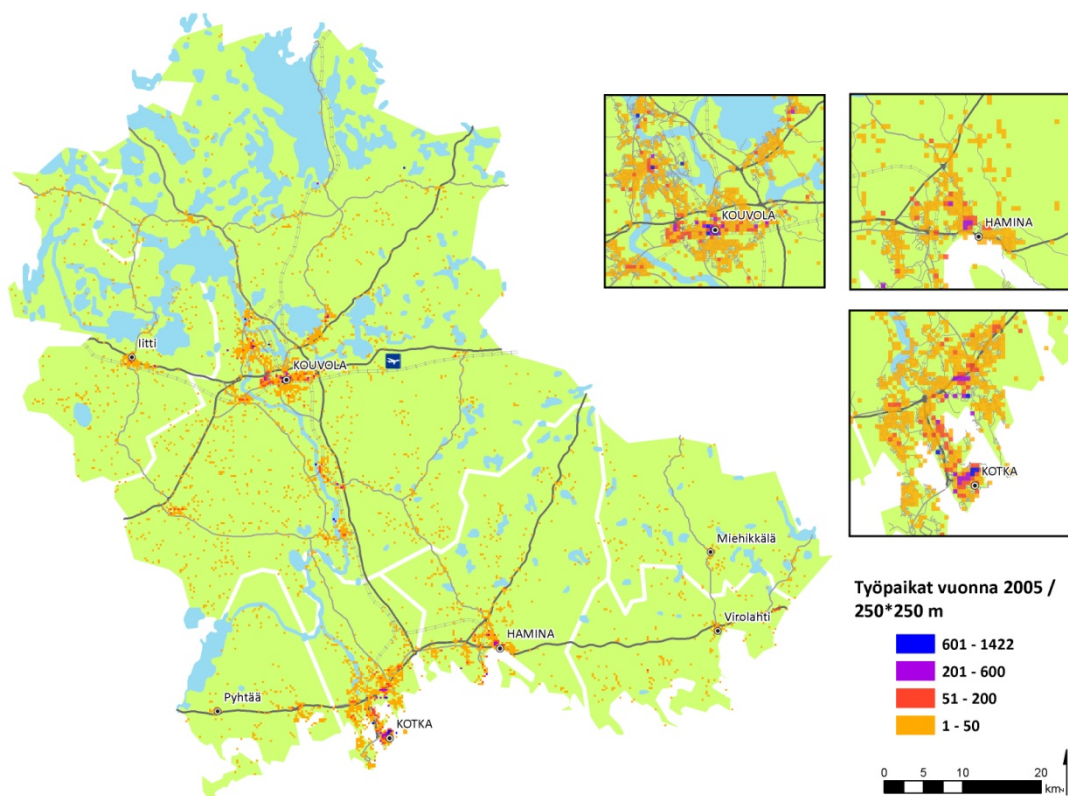
Kuva 13. Suorat linja-autoliikenteen opiskeluyhteydet (meno-paluu) ja yhteyspuutteet suunnittelualueella. Sininen nuoli kuvastaa, että kunnasta on meno-paluu yhteys määräkuntaan (perillä määränpäässä klo 8:ksi tai 9:ksi ja paluuyhteys lähtee klo 14 tai 15 jälkeen) (Tiedot: Matkahuolto 2011).

Taulukko 7. Opiskeluyhteyksien lukumäärä kunnasta kuntaan.

Opiskeluyhteydet		Määränpääpaikkakunta	Meno (perillä ennen klo 8 tai 9) Yhteydet	Paluu (lähtö klo 14 tai 15 jälkeen) Yhteydet
Kunnat, joissa ei lukiota	Miehikkälä	Virolahti	2	2
	Pyhtää	Kotka	4	2
Kunnat, joissa ei ammatillista oppilaitosta	Iitti	Kouvola	5	3
	Miehikkälä	Virolahti	2	2
		Hamina	1	0
	Pyhtää	Kotka	4	2

4.5 Työpaikat ja työssäkäyntialueet

Kymenlaakson suurimmat työpaikkakeskittymät sijaitsevat Kouvolan ja Kotkan kuntakeskuksissa. Suurimmat kuntien väliset työssäkäyntivirrat ovat Kotkan ja Haminan välillä, sekä Pyhtäältä Kotkaan. Vuoden 2005 tilastojen mukaan Kotkasta pendelöi Haminaan 1004 työntekijää ja Haminasta Kotkaan 1740. Pyhtäältä Kotkaan pendelöi 1008 työntekijää. Kouvola on vuonna 2006 toteutetun kuntaliitoksen myötä pinta-alaltaan laaja ja sen sisällä on suuria pendelöintivirtoja. Esimerkiksi Kuusankoskelta Kouvolaan kulkee 1867 henkilöä, Kouvolaan Kuusankoskelle 1291 ja Valkealasta Kouvolaan 1437 henkilöä.



Kuva 14. Työpaikkojen sijoittuminen Kymenlaakson maakunnan alueella (SYKE/YKR).

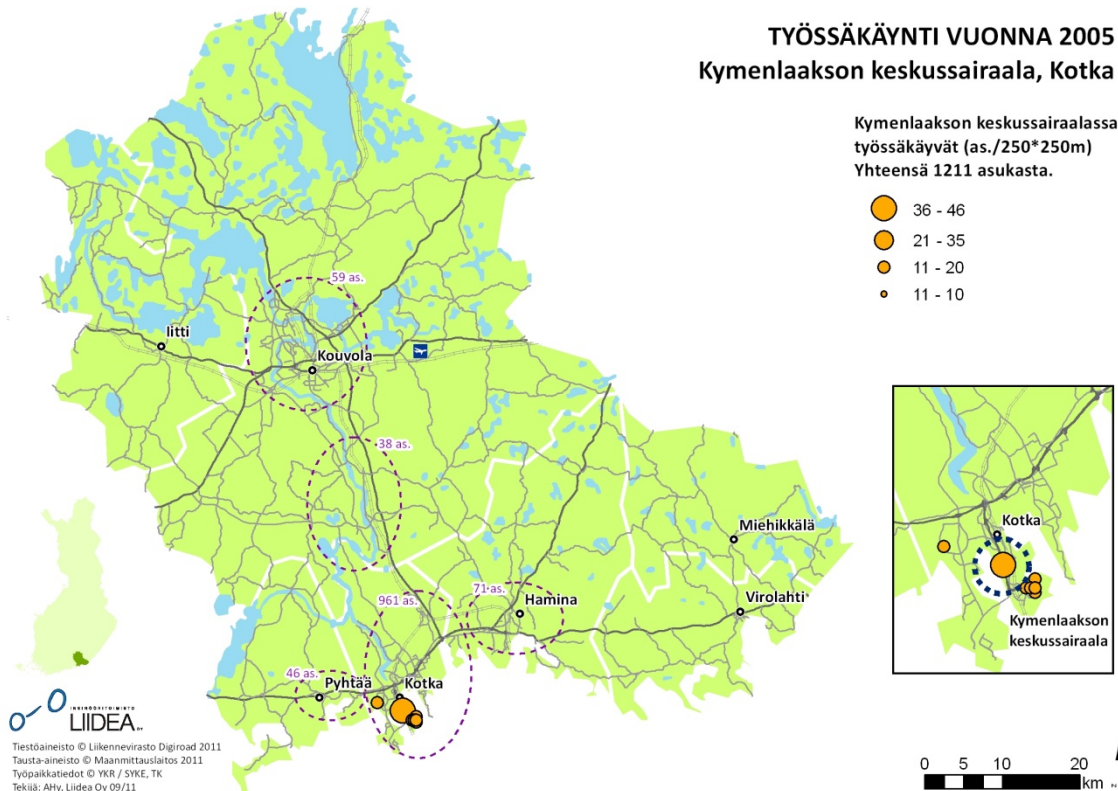
Taulukko 8. Pendelöintivirrat Kymenlaakson kunnissa v. 2005.

		Työssäkäyntikunta						
Asuinkunta	v.2005							
		litti	Kouvola	Hamina	Kotka	Miehikkälä	Pyhtää	Virolahti
	litti		599	4	24	0	0	1
	Kouvola	409		264	905	4	16	35
	Hamina	1	302		1740	28	22	165
	Kotka	3	605	1004		9	215	45
	Miehikkälä	3	18	90	58		1	124
	Pyhtää	0	55	89	1008	1		2
	Virolahti	0	26	299	117	28	3	

TYÖSSÄKÄYNTI VUONNA 2005 Kymenlaakson keskussairaala, Kotka

Kymenlaakson keskussairaalassa
työssäkäyvät (as./250*250m)
Yhteensä 1211 asukasta.

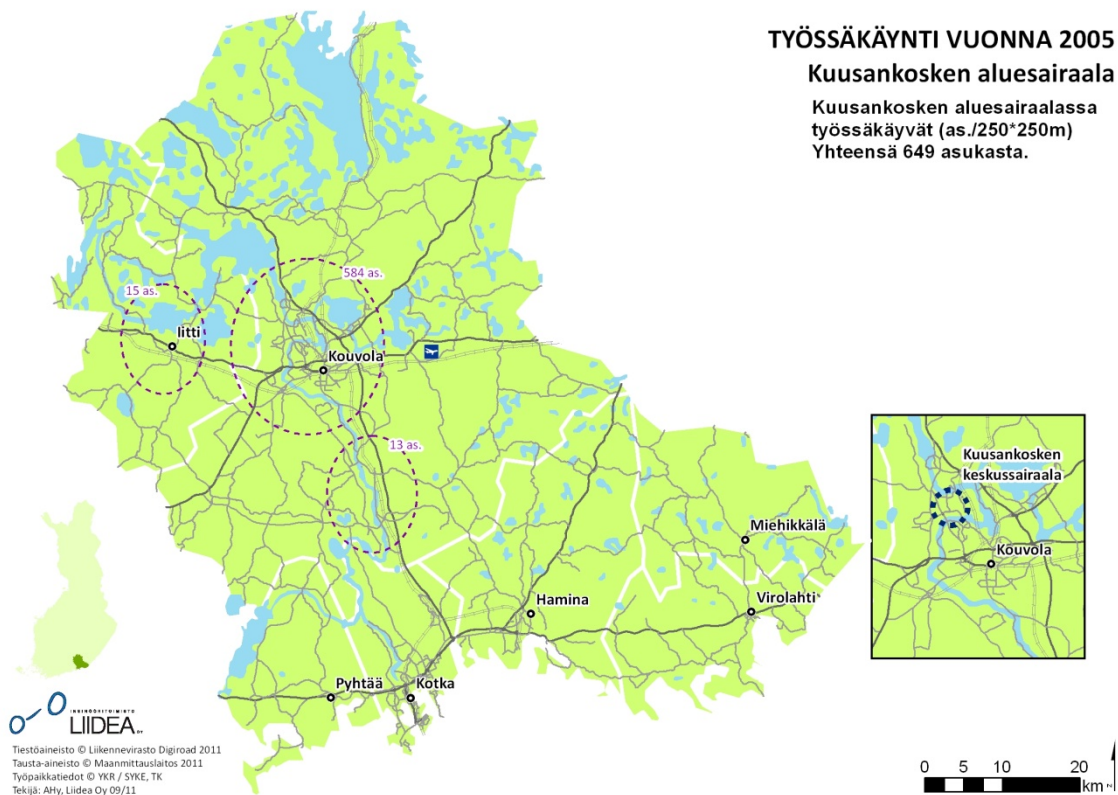
- 36 - 46
- 21 - 35
- 11 - 20
- 11 - 10



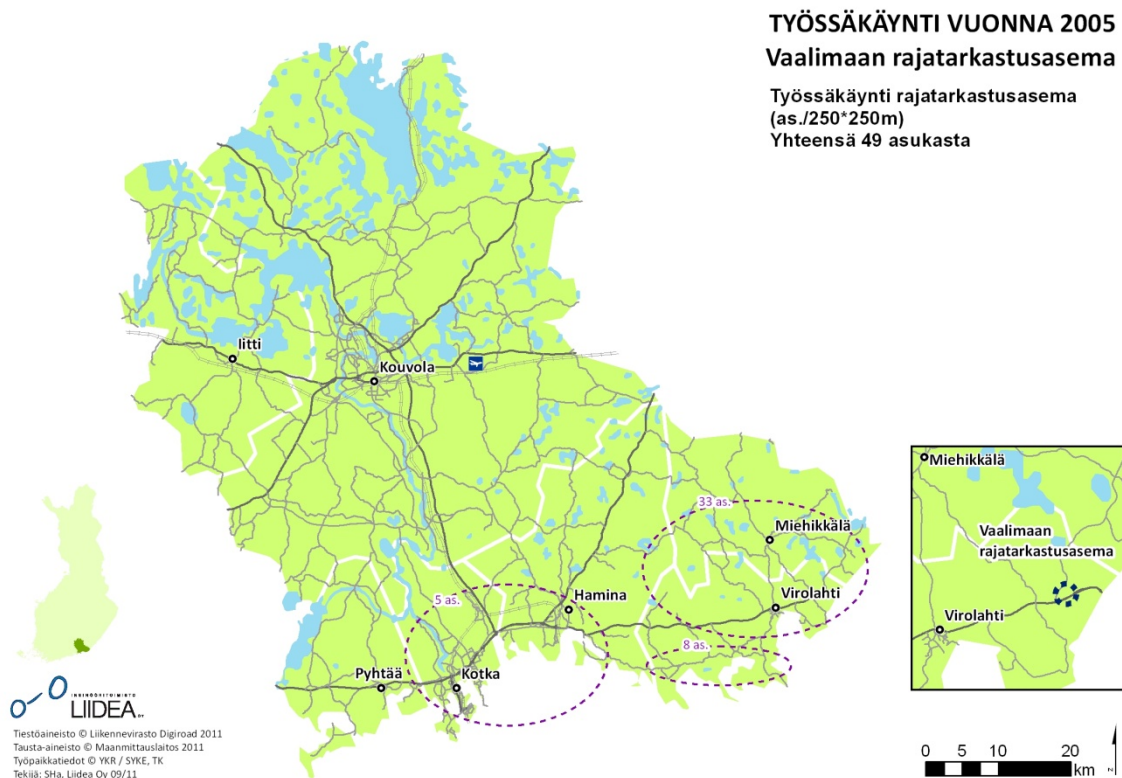
Kuva 15. Työssäkäynti Kymenlaakson keskussairaalassa vuonna 2005. (SYKE/YKR)

TYÖSSÄKÄYNTI VUONNA 2005 Kuusankosken aluesairaala

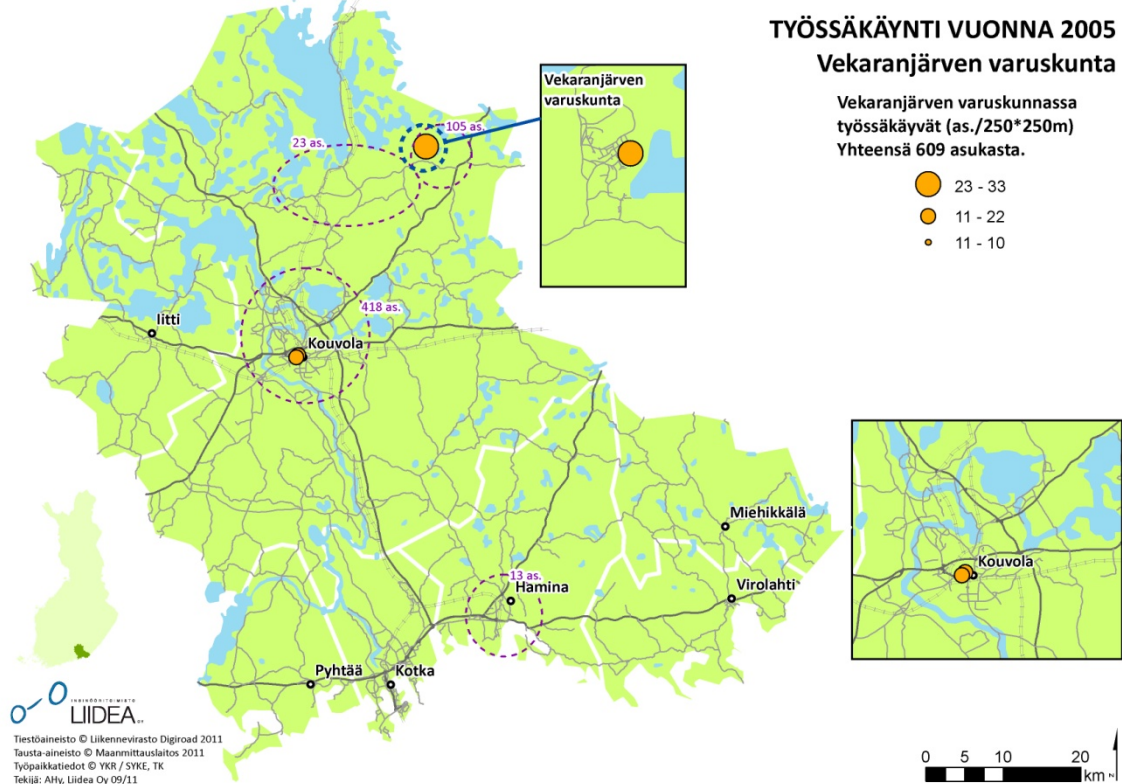
Kuusankosken aluesairaalassa
työssäkäyvät (as./250*250m)
Yhteensä 649 asukasta.



Kuva 16. Työssäkäynti Kuusankosken aluesairaalassa vuonna 2005. (SYKE/YKR)



Kuva 17. Työssäkäynti Vaalimaan rajatarkastusasemalla vuonna 2005. (SYKE/YKR)



Kuva 18. Työssäkäynti Vekaranjärven varuskunnassa vuonna 2005. (SYKE/YKR)

Työmatkoista muodostuu määränsä, ajoittumisensa ja säännöllisyytensä ansiosta joukkoliikenteelle otollisia liikennevirtoja. Väestöennusteen mukaan työikäisen väestön määrä kuitenkin vähenee

lähivuosina. Tämä heijastuu myös jonkin verran joukkoliikenteen kysyntään vaikkakin alueen joukkoliikenteen aktiivisempia käyttäjiä ovat koululaiset ja opiskelijat.

Seuraavassa kuvassa on selvitetty suorat linja-autoliikenteen työssäkäyntiyhteydet Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisun (LVM 7/2005) mukaisesti niistä kunnista, joissa on yli 100 pendelöijää. Kuvan jälkeisessä taulukossa on esitetty yhteyksien lukumäärät. Kuvassa näkyy punaisella nuolella yhteyspuutteet, eli joko meno- ja/tai paluuyhteys puuttuvat.

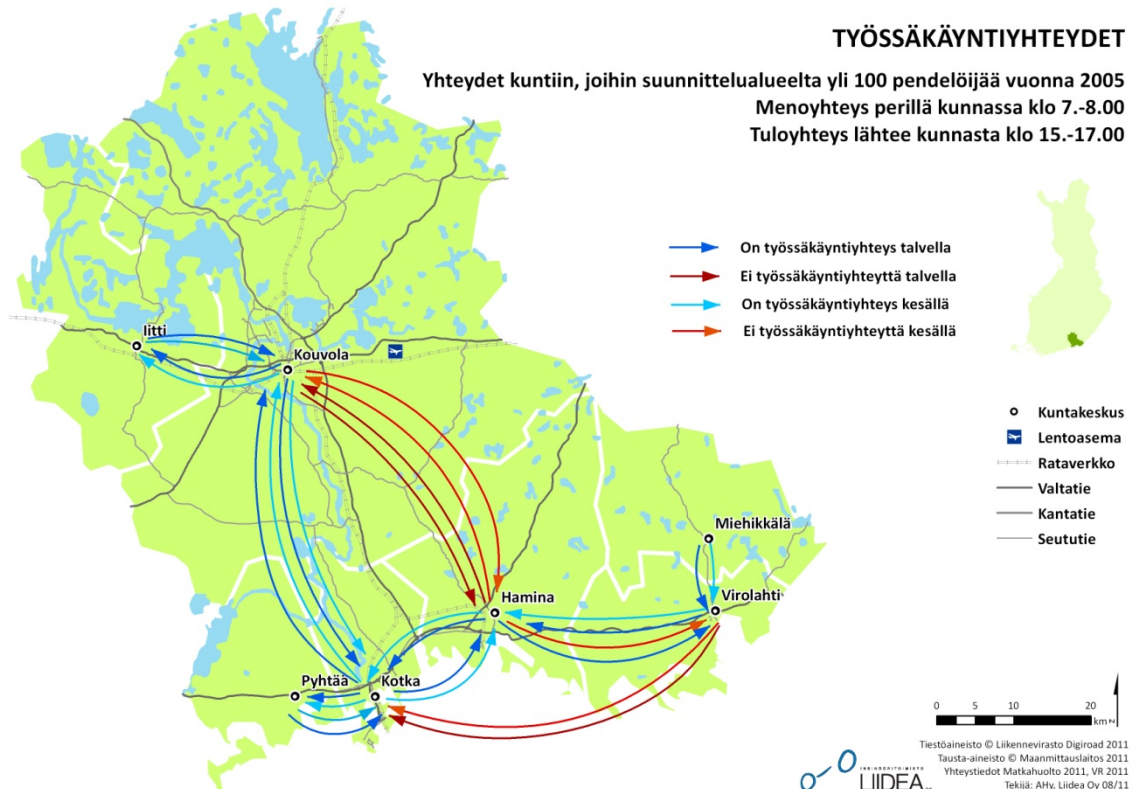
Kotkasta on sekä kesällä että talvella hyvät suorat linja-autoliikenteen työssäkäyntiyhteydet Haminaan, Kouvolaan ja Pyhtäälle. Suoria linja-autoliikenteen työssäkäyntiyhteyksiä on talvisin myös Haminasta Kotkaan ja Virolahdelle, Pyhtäältä Kotkaan, Virolahdelta Haminaan ja Kouvolaan littiin.

Kesäaikana työssäkäyntiyhteydet kuitenkin loppuvat Hamina–Vironlahti välillä ja Pyhtää–Kotka välillä. Sekä kesällä että talvella työssäkäyntiyhteys puuttuu Haminasta Kouvolaan, Kouvolaan Haminaan ja Virolahdelta Kotkaan.

Kouvolan ja Kotkan välillä kulkee henkilöliikennejuna. Sekä Kotkasta Kouvolaan että Kouvolaan Kotkaan on yksi työssäkäyntiyhteys junalla.

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), työssäkäyntiyhteydet:

”Vähimmäistavoite on järjestää ympäri vuoden arkipäivisin vähintään työssäkäyntiyhteys, joka on perillä aamulla ennen klo 8 (tai klo 7) ja paluuyhteys, joka lähtee klo 16–17 (tai 15–17) välillä. Vähimmäistavoite tulee toteuttaa vähintään kunnissa joiden välillä on yli 100 pendelöijää ja joiden kuntakeskusten välinen matka kestää julkisessa liikenteessä alle tunnin. Työssäkäyntiyhteyksissä otetaan huomioon mahdollisista paikkakunta-kohtaisista eroista johtuvat erityispiirteet työssäkäyntiajoissa. Kuntaparin välisten pendelöijien lukumäärän ja kysynnän kasvaessa parannetaan työssäkäyntiyhteyksien tarjontaa niin, että tarjolla on useita yhteyksiä sekä aamulla että iltapäivällä. Kaupunkiseuduilla naapurikunnista keskusta-alueeseen julkisilla liikenteellä tulevia työssäkävijöitä palvelaan suorilla, tärkeimpiin työpaikkoihin jatkavilla yhteyksillä kysynnän mukaan.”



Kuva 19. Suorat juna- ja linja-autoliikenteen meno-paluu -työssäkäyntiyhteyksien toteutuminen ja puutteet.

Taulukko 9. Työssäkäyntiyhteydet(kuntiin, joihin yli 100 pendelöijää).

Työssäkäyntiyhteydet Lähtökunta	määränpääkunta	Pendelöinti- määrä (2005)	Meno kesä (perillä klo 7- 8.00)	Paluu kesä (lähtö klo 15- 17.00)	Meno talvi (perillä klo 7- 8.00)	Paluu talvi (lähtö klo 15- 17.00)	Etäisyys km
Iitti	Kouvola	599	1	2	2	3	32
Hamina	Kotka	1740	1	4	2	4	28
	Virolahti	165	0	2	1	3	47
	Kouvola	302	0	1	0	2	66
Kotka	Hamina	1004	2	5	2	5	28
	Pyhtää	215	3	3	3	4	30
	Kouvola	605	4	3	4	4	65
Pyhtää	Kotka	1008	1	1	3	2	30
Virolahti	Hamina	299	1	1	2	3	47
	Kotka	117	0	0	0	0	60
Kouvola	Iitti	419	1	2	2	3	32
	Kotka	905	1	2	1	2	65
	Hamina	264	0	0	0	1	66
Miehikkälä	Vironlahti	124	1	1	2	1	11

4.6 Palvelut ja asiointiyhteydet

Palvelukeskittymät sijaitsevat Kotkassa ja Kouvolaan. Myös Haminasta löytyy tärkeimmät palvelut, joten Miehkälästä ja Virolahdelta kohdistuu asiointiliikennettä myös sinne. Miehkälä ja Virolahti ovat suunnittelualueella kaikkein kauimpana palveluista: Haminaan kestää ajaa noin 40 minuuttia ja Kotkaan noin tunti. Kouvolaan käydään asioimassa Iitistä, josta matka Kouvolaan kestää alle puoli tuntia.

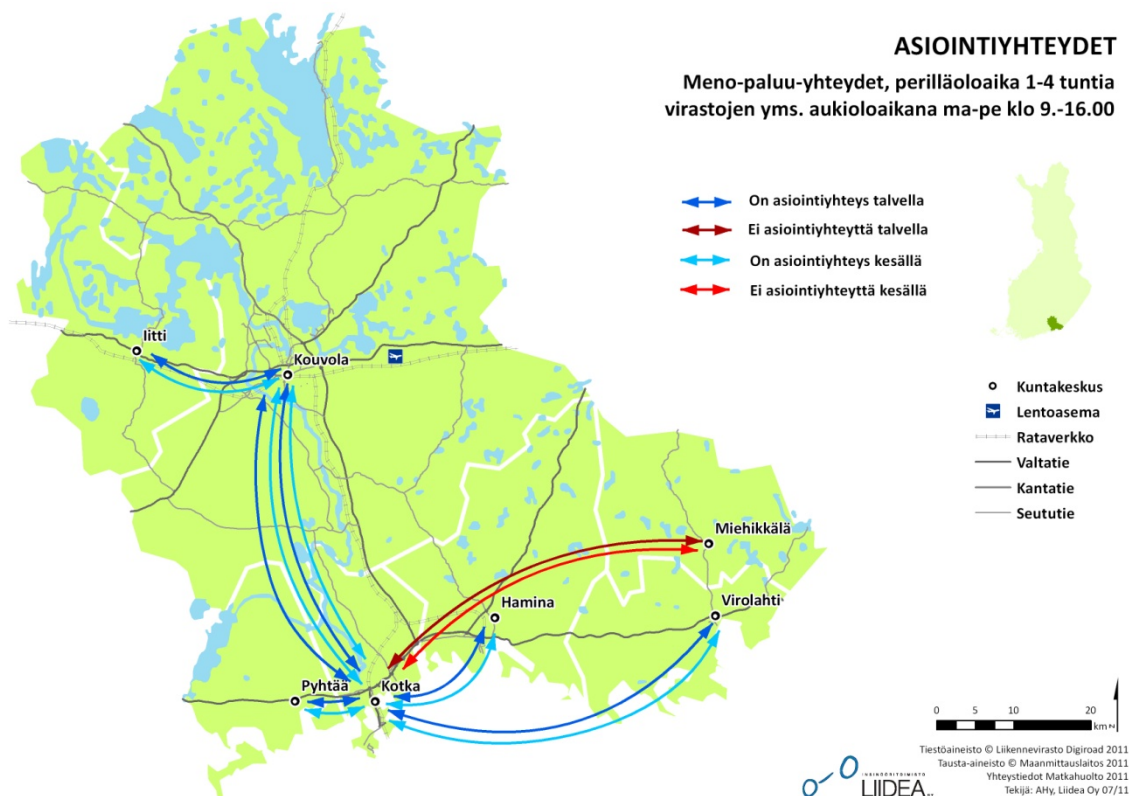
Seuraavassa kuvassa ja kuvan jälkeisessä taulukossa on esitetty suorat linja-autoliikenteen asiointiyhteydet kyseisiin keskuksiin Liikenne ja viestintäministeriön julkaisun (7/2005) mukaisesti. Kuvassa näkyy punaisella nuolella yhteyspuutteet, eli joko meno- ja/tai paluuyhteys puuttuvat

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), pitkämatkaiset asiointiyhteydet:

”Arkisin järjestetään kuntakeskuksista keskustaupunkiin tai muuhun seudullisesti merkittävään palvelukeskukseen asiointiyhteys päivittäin. Perilläoloaika on 1–4 tuntia.”

Kriteerit täyttäviä suoria linja-autoliikenteen asiointiyhteyksiä talvisin ja kesäisin on kaikista kunnista palvelukeskuksiin joko Kouvolaan tai Kotkaan lukuun ottamatta Miehkälää, josta ei ole asiointiyhteyksiä Kotkaan tai Kouvolaan kesällä eikä talvella. Talvisin Miehkälästä on yksi asiointiyhteys Haminaan.

Kouvolan ja Kotkan välisistä junavuoroista 2 meno-paluu yhteyttä soveltuu asiointiyhteyksiksi sekä Kouvolaan Kotkaan että Kotkasta Kouvolaan.



Kuva 20. Linja-autoliikenteen asiointiyhteydet maakuntakeskuksiin (perilläoloaika 1-4 tuntia) (ei vaihtoja) (Matkatiedot: Matkahuolto 2011).

Taulukko 10. Linja-autoliikenteen asiointiyhteydet keskuksiin (perilläoloaika 1-4 tuntia) (ei vaihtoja) (Matkatiedot: Matkahuolto 2011).

Asiointiyhteydet		TALVI	KESÄ
	Perilläoloaika 1-4 tuntia virastojen yms. Aukiolo- aikana (9.00-16.00)	meno-paluu ma-pe	meno-paluu ma-pe
Kunta	Asiointikunta	yhteyksien lkm	yhteyksien lkm
Miehikkälä	Kotka	0	0
Virolahti		1	1
Hamina		13	13
Pyhtää		4	1
Iitti	Kouvola	15	7
Kouvola	Kotka	5	4
Kotka	Kouvola	5	2

Suurimmasta osasta suunnittelualueen kuntia on myös suora yhteys Kymenlaakson keskussairaalaan (Kotka). Suora yhteys puuttuu vain Virolahdelta ja Miehikkälästä. Myös junalla pääsee kohdullisen lähelle keskussairaalaan Kouvolaan suunnasta.

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005), Kelan korvaamat pitkät matkat:

”Alueellinen liikenneverkko muodostaa rungon pitkämatkaisille Kelan kuljetuksille. Alueellisen liikenneverkon säilymisen varmistamiseksi yhdistellään mahdollisimman tehokkaasti matkoja runkoliikenteellä hoidettavaksi. Kelan maksamien kuljetusten yhdistely runkoliikenteeseen vaatii matkapaalvelukeskusten verkon kehittämistä sekä riittäviä, pitkämatkaisia runkoliikenteen palveluita täydennettynä syöttöliikenteellä. Runkoliikenteen hyödynnettävyyttä Kelan korvaamissa kuljetuksissa parannetaan viemällä tärkeimmät maakunnista keskustaajamien tulevat, Kelan matkojen mat-

kaketjun runko-osan muodostavat vuorot suoraan perille kohteeseen, kuten keskus- tai aluesairaaloihin tai kuntoutuslaitoksiin. Runkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään. Vaihtojen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan niin, että liikennevälineestä toiseen vaihdettaessa vaihto tapahtuu suoraan ovelta ovelle, eikä matkustajan tarvitse jäädä vaihtotilanteessa yksin.”

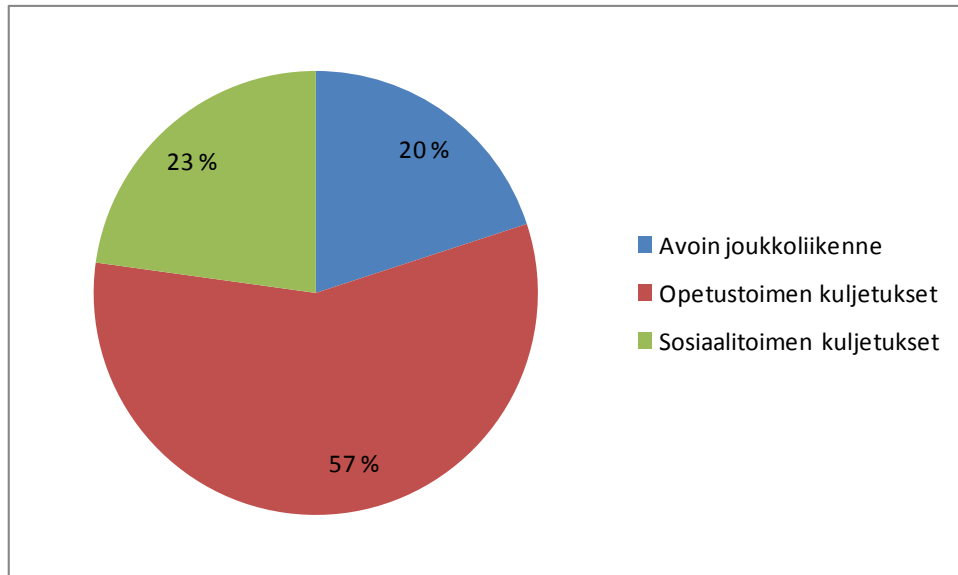
4.7 Kuljetuskustannukset

4.7.1 Kuljetuskustannukset yhteensä

Yhteiskunta rahoitti kuljetuksia Kymenlaakson alueella vuonna 2009 yhteensä noin 13,88 miljoonalla eurolla. Luku sisältää ELY-keskuksen joukkoliikenteen ostot ja lippusubvention sekä kuntien rahoittamat avoimen joukkoliikenteen, opetustoimen ja sosiaalitoimen kuljetuskustannukset. Luvusta puuttuvat tiedot KELAN:n koulumatkatuen määrästä vuodelta 2009 ja Kotkan sosiaalitoimen kuljetuskustannukset.

Kappaleessa 4.3.1 kuvatus pääsääntöisesti linja-autoilla ajettavan avoimen joukkoliikenneverkon ylläpitämiseen kohdistuva yhteiskunnan rahoitusosuus Kymenlaakson alueella oli vuonna 2009 noin 6,02 miljoonaa euroa. Luku sisältää kuntien avoimen joukkoliikenteen ostot sekä seutulippusubvention, opetustoimen matkalippujen korvauksen sekä ELY-keskuksen joukkoliikenteen ostot ja lippusubvention. Osa yhteiskunnan rahoittamista kuljetuksista on lakisääteisiä koulu- ja opiskelijamatkalippujen korvauksia. Jos luvusta (6,02 milj. euroa) poistetaan Kouvolan ja Kotkan paikallisliikenteen ostot ja lippusubvention jää jäljelle noin 3,22 miljoonaa euroa vuodessa.

Yhteiskunnan rahoittamista kuljetuksista Kymenlaakson alueella käytettiin vuonna 2009 noin 6,45 miljoonaa (46 %) kuntien opetus- ja sosiaalitoimen taksikuljetuksiin. Luvusta puuttuvat Kotkan sosiaalitoimen kuljetukset.



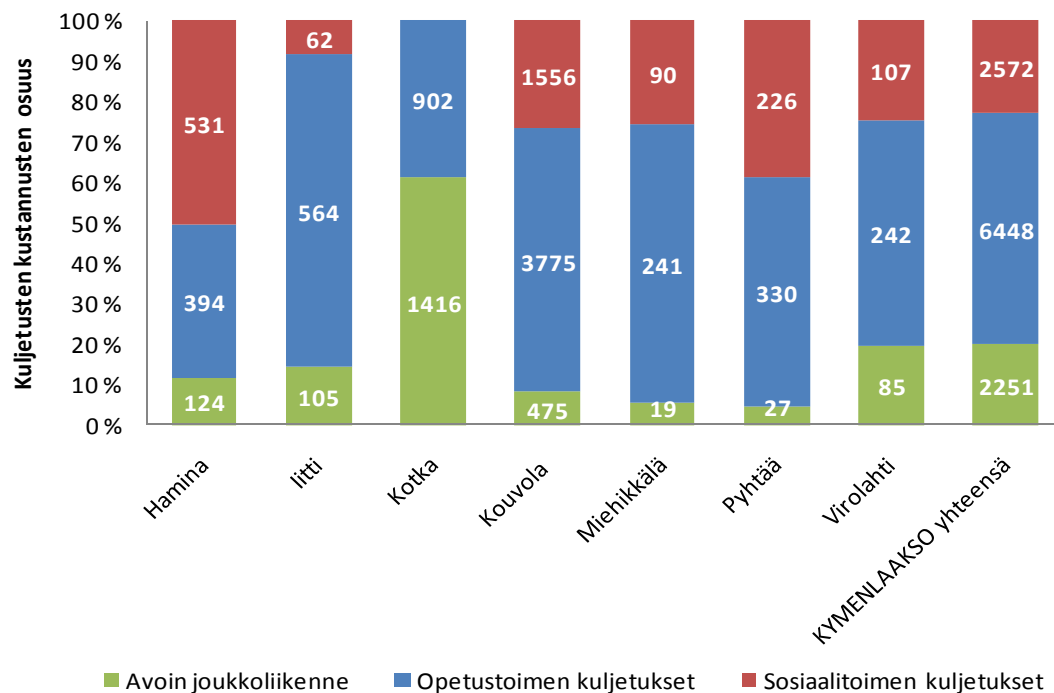
Kuva 21. Yhteiskunnan rahoittamien kuljetusten jakautuminen Kymenlaaksossa vuonna 2009.

4.7.2 Kuntien rahoittamat kuljetukset

Kymenlaaksossa kunnat rahoittivat avointa joukkoliikennettä, opetustoimen kuljetuksia ja sosiaalitoimen kuljetuksia vuonna 2009 yhteensä noin 11,3 miljoonalla eurolla. Tästä Kouvolan osuus oli hieman yli puolet (5,8 milj. €). Avointa joukkoliikennettä kunnat rahoittivat yhteensä 2,3 milj. eurola, opetustoimen kuljetuksia 6,4 milj. euroa ja sosiaalitoimen kuljetuksia 2,6 milj. euroa.

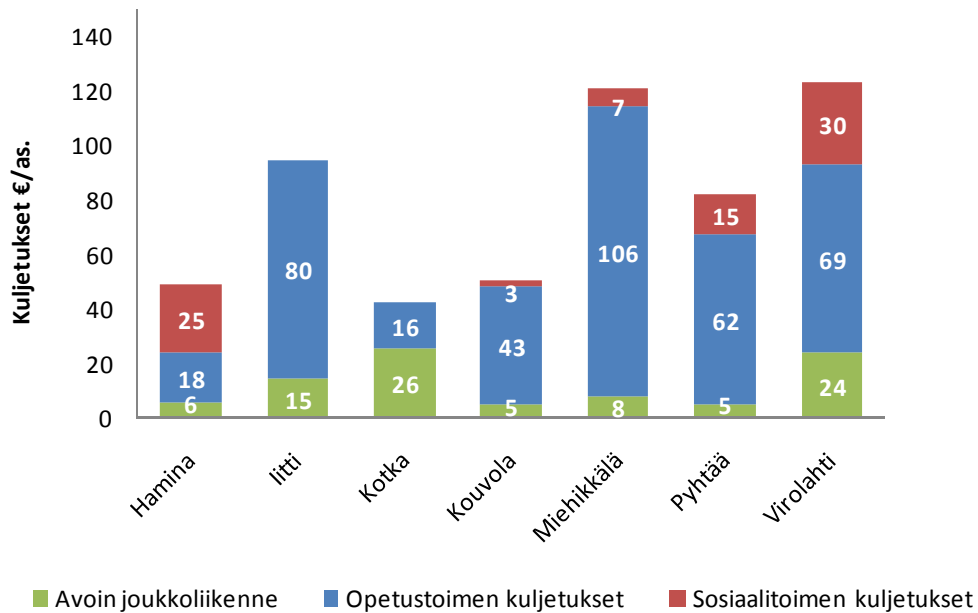
Asukasta kohden keskimääräinen rahoitusosuus Kymenlaakson kunnissa oli avoimen joukkoliikenteen osalta 12 €/as., opetustoimen kuljetusten osalta 35 €/as. ja sosiaalitoimen kuljetuksissa 14 €/as. Yhteensä kustannukset tekivät keskimäärin 62 €/asukas. Pyhtäällä ja Kouvolassa avointa joukkoliikennettä rahoitettiin vähiten, keskimäärin 5 €/as. ja eniten Kotkassa 26 €/as. sekä Virolahdella 24 €/as. Opetustoimen kuljetusten osalta suurinta rahoittaminen oli asukaskohtaisesti tarkasteluna Miehikkälässä (106 €/as.) ja vähäisintä Kotkassa (16 €/as.). Sosiaalitoimen kuljetusten rahoitusosuudet olivat suurimmat Virolahdella (30 €/as.). Tiedoista puuttuvat Kotkan sosiaalitoimen kuljetukset. Tiedot perustuvat ELY-keskuksen vuosittain keräämään tietokantaan.

KUNTIEN RAHOITTAMAT KULJETUKSET VUONNA 2009 (1000 €)



Kuva 22. Kuntien rahoittamat kuljetukset vuonna 2009 (1000 €) hallintokunnittain (Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2011).

KUNTIEN RAHOITTAMAT KULJETUKSET VUONNA 2009 €/asukas



Kuva 23. Kuntien rahoittamat kuljetukset vuonna 2009 (€/asukas) (Kaakkois-Suomen ELY-keskus 2011).

4.7.3 ELY:n joukkoliikennerahoitus

Kaakkois-Suomen ELY-keskus rahoitti Kymenlaakson alueella kaikille avoimia joukkoliikennepalveluja vuonna 2009 yhteensä 2,1 miljoonalla eurolla. Runkoliikenteen ostoihin käytettiin vuonna 2009 noin 714 000 euroa, paikallisliikenteen ostoihin noin 81 000 euroa ja lippusubventioon noin 1,04 miljoonaa euroa.

5 Joukkoliikenteen palvelutaso

5.1 Määrittelyn lähtökohtia

Palvelutasomäärittelyssä määritellään se palvelutaso, johon viranomainen pyrkii kehittämään palveluaan. Palvelutason määrittely on tehty tavoitteelliseksi. Lopullinen palvelutasomäärittely on suositus, jonka toteutumisaste määräytyy viimekädessä käytettävissä olevien (taloudellisten) resurssien mukaan. Edellä mainittujen kriteerien avulla tehtävä palvelutasomäärittely toimii alueen liikenteen suunnittelun lähtökohtana.

Liikennevirasto on laatinut ohjeet palvelutasomäärittelyille, jotta toimivaltaisten viranomaisten määrittelyt saadaan valtakunnan tasolla vertailukelpoisiksi ja alueiden palvelutasomäärittelyt noudattavat samoja periaatteita (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn). Ohjeiden lisäksi Liikennevirasto on laatinut suositukset palvelutasoluokille ja määrittelykriteereille (Liikennevirasto 15/2011), joita sovelletaan myös tähän määrittelytyöhön.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu selvitykset kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason kehittämistarpeista (21/2011) sekä tavoitteellisesta palvelutasosta (LVM /2011). Niissä on tarkasteltu maakuntakeskusten ja suurten kaupunkiseutujen välisiä yli 100 kilometrin yhteyksiä pääasiassa Helsinkiin ja Helsingistä (esim. Kouvola–Helsinki väli). Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee kaukoliikenteen palvelutason selvitysten perusteella vuoden 2011 loppuun mennessä liikennejärjestelmätasolla. Kaukoliikenteessä ei siis erotella liikennemuotoikohtaista tavoitetta.

Taulukko 11. Luonnos palvelutasoluokista (lähde: Liikennevirasto).

PALVELUTASOLUOKAT	KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	KESKITASO	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO	LAKISÄÄTEINEN TASO
Esimerkkejä käyttöympäristöstä	Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähiokeskuksiin	Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Yhteydet kylistä kuntakeskukseen	Haja-asutusalue
Määritelmä	Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käytökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto kansalaisille päivittäisiin kohteisiin		Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti	Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
Tavoite	Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulutapaosuutta	Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen	Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia	Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä	Turvata asiointimahdollisuudet	Hoitaa lakisääteiset kuljetukset

Palvelutasoluokittelu koskee alueellista joukkoliikennettä. Palvelutasoluokittelu on suositus toimivaltaisille viranomaisille. Liikenneviraston luokittelu on laadittu pääasiassa linja-autoliikenteen näkökulmasta, mutta sitä voidaan soveltaa myös muihin liikennemuotoihin. On tärkeää muistaa, että käyttöympäristöesimerkkejä ei tule käyttää palvelutasoluokan valinnan lähtökohtana eikä se sido tiettyä ympäristöä tiettyyn luokkaan.

Kuntien sisäinen asiointiliikenne on kuntien omalla vastuulla. Kesäaika pendelöintiliikenteellä on juhannuksesta elokuun alkuun. Kesäaika koululais- ja opiskelijaliikenteellä on kesäkuun alusta elokuun puoliväliin.

Palvelutasotekijät jaetaan määrällisiin ja laadullisiin tekijöihin palvelutasoluokittain seuraavien taulukkojen mukaisesti.

Taulukko 12. Luonnos määrällisistä palvelutasotekijöistä (lähde: Liikennevirasto).

PALVELUTASOLUOKAT	KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	KESKITASO	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO	LAKISÄÄTEINEN TASO
Liikennöintiaika						
Talvi: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	08.00 - 16.00	
Talvi: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	asiointiyhteys		
Talvi: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	liityntä kaukoliikenteeseen		
Kesä: arki	06.00 - 00.00	07.00 - 21.00	07.00 - 20.00	07.00/08.00 - 17.00	9 - 15 välillä	
Kesä: lauantai	07.00 - 00.00	09.00 - 21.00	09.00 - 17.00	asiointiyhteys		
Kesä: sunnuntai	09.00 - 23.00	10.00 - 21.00	12.00 - 17.00	liityntä kaukoliikenteeseen		
Vuoroväli/-määrä						
Talvi: ruuhka	10 - 20 min	15 - 30 min	30 min			
Talvi: arkipäivä	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min	3 - 5 vuoroa / suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti tarpeen mukaan	1 - 2 vuoroa / suunta kyllien ja kuntakeskuksen välillä	
Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min			
Talvi: lauantai	30 min	30 - 60 min	60 - 120 min			
Talvi: sunnuntai	30 min	60 min	120 min			
Kesä: ruuhka	20 - 30 min	30 min	60 min			
Kesä: arkipäivä	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min	1 - 3 vuoroa / suunta työmatka- ja asiointitarpeiden	1 - 2 vuoroa / suunta kyllien ja kuntakeskuksen välillä	
Kesä: arki-ilta (klo 18-)	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min			
Kesä: lauantai	30 - 60 min	60 - 90 min	60 - 120 min			
Kesä: sunnuntai	30 - 60 min	60 - 120 min	120 min			
Etäisyys pysäkillä	300-500 m kävelyetäisyys	500-800 m kävelyetäisyys				
Kokonaismatka-aika	Korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai pp kaupunkioissa)					
Vaihtojen määrä	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot tiheään säännölliseen liikenteeseen	Vaihto sallittu	Vaihto sallittu		

Taulukko 13. Luonnos laadullisista palvelutasotekijöistä (lähde: Liikennevirasto).

PALVELUTASOLUOKAT	KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	KESKITASO	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO	LAKISÄÄTEINEN TASO
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu	selkeä valaistu linjakilpi	selkeä valaistu linjakilpi	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset	
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetäisyyksiä, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valoetäisyyksiä, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

Liikenne- ja viestintäministeriön keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneuudistus, KETJU-työryhmä, on määritellyt kaupunkiseudun palvelutasotavoitteet Kouvolan ja Kotka-Hamina kaupunkiseuduille syksyllä 2009, ottaen huomioon maankäytön kehittymisen ja aluerakenteen seudulla laaditun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman pohjalta (MAL). Kotka-Hamina seu-

dulla tavoitellaan KETJU-raportin mukaan kilpailutasoista liikennettä Pyhtää–Kotkansaari–Karhula–Hamina -välillä.

Kouvolassa tavoitellaan kilpailutasoista liikennettä KETJU-raportin mukaan Kuusankosken ja Kouvola välisessä liikenteessä ja houkuttelevaa tasoa Voikkaa–Kouvola ja Kouvola–Inkeroinen yhteysväleillä. Autottomien arkiyhteyksiä Valkeala kk – Kouvola ja Koria–Kouvola yhteysväleillä sekä vähimmäismatkustustarpeita Elimäki–Kouvola ja Iitti–Kouvola yhteysväleillä.

5.2 Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutaso 2011-2015

Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä on luotu neljä vaihtoehtoa. Vaihtoehto 0 + on nykytilanteesta hieman parannettu vaihtoehto, jossa on huomioitu nykyisessä tarjonnassa ilmenneet keskeiset puutteet. Vaihtoehtoissa 1, 2 ja 3 on joukkoliikenteen tarjontaa lisätty niillä alueilla, joissa kuntarajat ylittäviä opiskelu- ja työmatkoja tehdään eniten. Palvelutason määrittelyssä on huomioitu myös pikavuoroliikenteen tarjonta, joka on merkittävä osa nykyistä liikennetarjontaa kuntakeskusten välisessä liikenteessä etenkin Pyhtää–Kotka yhteysvälillä. Kouvola kaupungin alueella ei peritä erillistä pikavuorolisää. Kuntien sisäisten joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen on jätetty työn ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Kouvola-Kotka rataosan henkilöjunaliikenne on kokonaisuudessaan liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennettä. Nykyinen alueellisen kaukojunaliikenteen ostosopimus on voimassa 31.12.2011 saakka ja joulukuussa 2011 allekirjoitettiin uusi sopimus ajalle 1.1.2012–31.12.2015. Uudessa sopimuksessa nykyiset henkilöjunaliikenteen yhteydet säilyvät ja ne on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävänä yhteyksinä palvelutason määrittelyssä.

Nykyisen palvelutason jäsentämiseksi ja myöhemmässä vaiheessa määriteltävien palvelutasotavoitteiden pohjaksi on työssä muodostettu Kymenlaakson alueelle taulukko, jossa on kuvattu palvelutasoluokat ja palvelutason osatekijöille kriteerit. Luokitusta muodostettaessa tavoitteena on ollut yksiselitteiset, yksinkertaiset ja valtakunnallisesti vertailukelpoiset määrytykset. Laaditussa kuusiportaisessa taulukossa on luokat minimipalvelutasosta kilpailutasoon. Palvelutaso on määriteltä kuntoskeskusten väliseen liikenteeseen perustuen eri tavoitetasoihin (houkuttelevan tason alue, vähimmäismatkustustarpeiden alue jne.) Karttaesityksissä Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasoa on kuvattu taulukossa esitetyillä väreillä.

Työssä laaditun luokituksen tulee nykytilan ohella pystyä kuvaamaan myös tulevaisuuden kehittämistavoitteita riittävän hienojakoisella asteikolla sekä askelia palvelutason parantamiseksi. Työssä on huomioitu sekä määrälliset että laadulliset tavoitteet. Määrällisissä tavoitteissa on keskitytty ensisijaisesti tarjontaa ja saavutettavuutta koskeviin palvelutason osatekijöihin, joita ovat liikennöintiaika ja vuorotiheys eri aikoina. Lisäksi työryhmän esittämässä palvelutasossa on esitetty alustavia kriteereitä lippujärjestelmälle, kalustolle, matka-ajalle, täsmällisyydelle sekä informaatiolle. Seuraavassa taulukossa on esitetty työn aikana muodostettu palvelutasoluokittelu ja luokan palvelutasoa kuvaavaa tavoite.

Kilpailutaso

- Joukkoliikenne tarjoaa todellisen ja aidon vaihtoehdon henkilöauton käytölle.
- Palvelutasoluokassa korostuu erityisesti matka-ajan merkitys kilpailutekijänä.
- Lähes kaikki matkat voi tehdä joukkoliikenteellä, eikä asiakkaan tarvitse erityisemmin sovitaa ajankäyttöään päiväsaikaan joukkoliikenteen aikatauluihin. Tiheän vuorotarjonnan lisäksi matka-aika autoon nähden on kilpailukykyinen.
- Palvelutasoluokassa kilpailutekijöinä korostuvat tiheä vuorotarjonta läpi päivän ja laajat liikennöintiajat viikonpäivästä riippumatta.

Houkutteleva taso

- Joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon useimmille matkoille.
- Asiakas joutuu hieman sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi erityisesti hii-jaisena aikana (illat, viikonloput ja kesä).
- Tavoitteena on kasvattaa pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta

Keskitaso

- Joukkoliikenne tarjoaa harkitsemisenarvoisen ja käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille.
- Asiakas joutuu jonkin verran sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi.
- Palvelutasoluokassa korostuvat päivittäinen säännöllinen liikenne ja kohtuullisen laajat lii-kennöntiajat.

Peruspalvelutaso

- Peruspalvelutason tavoitteena on turvata jokapäiväiset liikkumistarpeet ja liikkumisen ta-sa-arvo.
- Peruspalvelut tarjotaan kuntakeskusten ja taajamien välillä sekä kuntakeskuksen ja kes-kuskaupungin tai merkittävän palvelukeskuksen välillä.
- Joukkoliikenne tarjoaa päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi yhteydet (työssä-käynti, opiskelu, asiointi) arkisin ja lauantaisin niille, joilla ei ole autoa joko pysyväisluon-teisesti tai hetkellisesti käytössään.
- Asiakas joutuu sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaisesti.
- Palvelutasoluokassa korostuu peruspalvelutasonäkökulma eli kohtuulliset liikkumismah-dollisuudet ja liikkumisen tasa-arvo, jota toteuttaa säännöllinen liikenne tavanomaisina lii-kumisaikoina.

Minimitaso

- Joukkoliikenne tarjoaa arjen perusliikkumistarpeita tyydyttävät yhteydet (työssäkäynti, kou-lunkäynti, asiointi, liityntä) niille, joilla ei ole autoa käytössään.
- Asiakas joutuu lähtökohtaisesti sovittamaan ajankäyttöään palvelun saavuttamiseksi. Kut-suhjatut palvelut voivat jossain määrin joustaa myös asiakkaan tarpeiden mukaisesti.

Lakisääteinen taso

- Järjestetään ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.

Palvelutasotaulukkoa laadittaessa on tarpeen ottaa huomioon, että palvelutason toteutumista voi-daan seurata palvelutason määrittelyn voimassaoloaikana. Tällä hetkellä joukkoliikenteen tarjon-taa koskeva tietous on hajanaista ja analyysit vaativat runsaasti manuaalista työtä, mutta jatkossa uudet rekisterit ja aineistot mahdollistanevat vuotuisen seurannan nykyistä helpommin.

Taulukko 14. Määrälliset Palvelutasoluokat, tavoitearvot ja osatekijät.

PALVELUTASON OSATEKIJÄ	TAVOITEARVOT	KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	KESKITASO	PERUSPALVELU-TASO	MINIMITASO	LAKISÄÄTEINEN TASO
Liikennöinti-aika	Talvi: arki	6-23	6-23	6-21	7-17	8-16	
	Talvi: lauantai	7-23	8-22	9-18	asiointiyhteys		
	Talvi: sunnuntai	9-23	10-20	12-18	liityntä kaukol.		
	Kesä: arki	6-23	6-23	6-21	7-17		
	Kesä: lauantai	7-23	6-23	9-18	asiointiyhteys		
	Kesä: sunnuntai	9-23	6-23	12-18	liityntä kaukol.		
Vuoroväli	Talvi: ruuhka	15-30 min	15-30 min	30 min			
	Talvi: arkipäivä	30 min	30-60 min	60-120 min	3-5 vuoroa suunta opiskelu-, työ- ja asiointitarpeen mukaan	1-2 vuoroa / suunta	
	Talvi: arki-ilta (klo 18-)	30-60 min	30-60 min	60-120 min	tarpeen mukaan		
	Talvi: lauantai	30-60 min	60 min	60-120 min	tarpeen mukaan		
	Talvi: sunnuntai	30-60 min	60 min	120 min	tarpeen mukaan		
	Kesä: ruuhka	15-30 min	30 min	60 min			
	Kesä: arkipäivä	30 min	30-60 min	60-120 min	3-5 vuoroa suunta opiskelu-, työ- ja asiointitarpeen mukaan	1-2 vuoroa / suunta	
	Kesä: arki-ilta (klo 18-)	30-60 min	60 - 90 min	60-120 min	tarpeen mukaan		
	Kesä: lauantai	30-60 min	60-90 min	60-120 min	tarpeen mukaan		
	Kesä: sunnuntai	30-60 min	60- 120 min	120 min	tarpeen mukaan		
Etäisyys pysäkille		300-500 metriä	300-500 metriä				
Kokonaismatka-aika		enintään 1,5 kertaa henkilöauton matka-aika					
Vaihtojen määrä		Vaihdoton yhteys	Enintään yhden vaihdon yhteydet	Enintään yhden vaihdon yhteydet	Enintään yhden vaihdon yhteydet		

Taulukko 15. Laadulliset Palvelutasoluokat, tavoitearvot ja osatekijät.

PALVELUTASOLUOKAT	KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	KESKITASO	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO	LAKISÄÄTEINEN TASO
Täsmällisyys/Luotettavuus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	Sitovia aikataulupisteitä	
Informaatio	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, paperiaikataulut	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu	Kaupunkimainen paikallisliikenne esteetön, selkeä valaistu	selkeä valaistu linjakilpi	selkeä valaistu linjakilpi	
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakioinnuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valotuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja valotuisuuksia, korkeatasoiset esteettömät terminaalit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), opastettu liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitus (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikoitustilaa (runkolukitus), liityntäpysäköinti tarpeen mukaan	

5.2.1 Vaihtoehto 0 +, Nykytilanteen parantaminen

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalautteen ja käytön analyysien mukaan. Määritetyn palvelutason toteuttamiseksi tarvittaisiin ainakin seuraavat lisävuorot:

arkipäivisin (talvi)

- + Kouvola–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 8 (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, tulo Kouvolaan ennen klo 9 (nopea yhteys)
- + Kouvola–Kotka, lähtö Kouvolaan klo 17 jälkeen (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, lähtö Kotkasta klo 18 jälkeen (nopea yhteys)
- + Pyhtää–Hamina, tulo Haminaan ennen klo 8 (suora yhteys, vt 7)
- + Hamina–Pyhtää, lähtö Haminasta klo 16 jälkeen (suora yhteys, vt 7)
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

arkipäivisin (kesä)

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 8
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

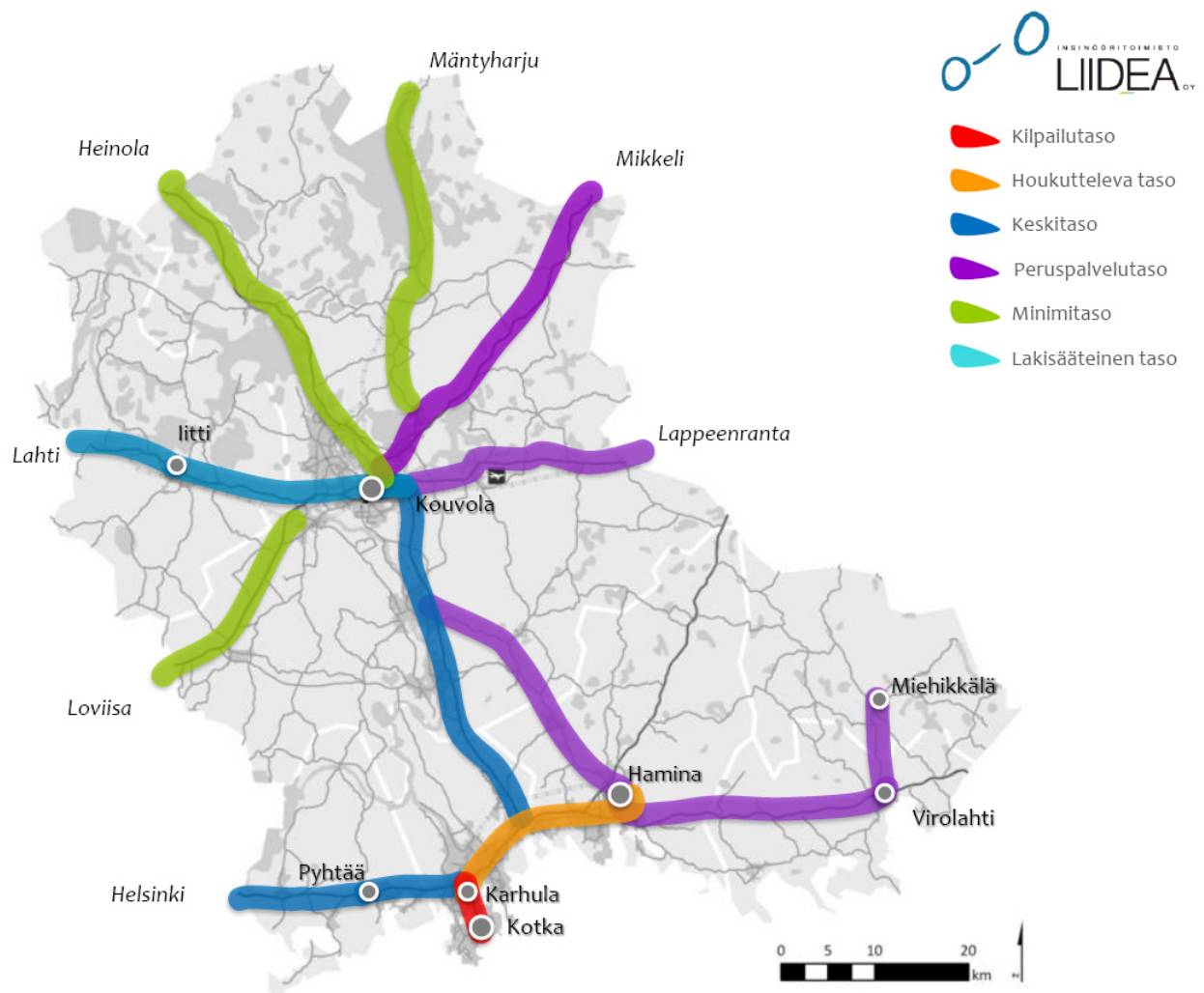
lauantaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 10

sunnuntaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 13

Kustannukset: Nykyisin ELYn runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,71 milj. euroa vuodessa Kymenlaakson alueella. Ostosopimusten päättymisen vuoksi, alueen liikenteitä joudutaan kilpailuttamaan uudelleen lähes vuosittain. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 2–5 % vuosittain. Palvelutasotavoitteissa esitettyjen tavoitearvojen toteuttamiseksi tarvitaan joitain lisävuoroja. Lisävuorojen kustannukset voidaan karkeasti arvioida ajokilometrien ja ostoliikennekustannusten / km suhteen. Tässä kustannusarviossa ostoliikenteen kustannuksena on käytetty 2,0 euroa / km. (Las-kentaperusteet: 65 000 km / vuosi, ostokustannus 2 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 0,85–0,88 milj. euroa/vuosi eli noin 0,14–0,17 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.



Kuva 24. Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutaso, VE 0+.

5.2.2 Ve 1, Palvelutason huomattavaan kehittämiseen perustuva vaihtoehto

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalautteen ja käytön analyysien mukaan. Liikennetarjontaa lisätään ja pyritään joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamiseen. Määritetyn palvelutason toteuttamiseksi tarvittaisiin ainakin seuraavat lisävuorot:

arkipäivisin (talvi)

- + Kouvola–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 8 (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, tulo Kouvolaan ennen klo 9 (nopea yhteys)
- + Kouvola–Kotka, lähtö Kouvolaan klo 17 jälkeen (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, lähtö Kotkasta klo 18 jälkeen (nopea yhteys)
- + Pyhtää–Hamina, opiskelu- ja työmatkaliikenteeseen suora yhteys, yht. 24 vuoroa suunta, vuoroväli 20 min, lisäksi täydentäviä vuoroja 6 kpl/ suunta (suora yhteys, vt 7)
- + Hamina–Pyhtää, opiskelu- ja työmatkaliikenteeseen suora yhteys, yht. 24 vuoroa suunta, vuoroväli 20 min, lisäksi täydentäviä vuoroja 6 kpl/ suunta (suora yhteys, vt 7)
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

arkipäivisin (kesä)

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 8
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

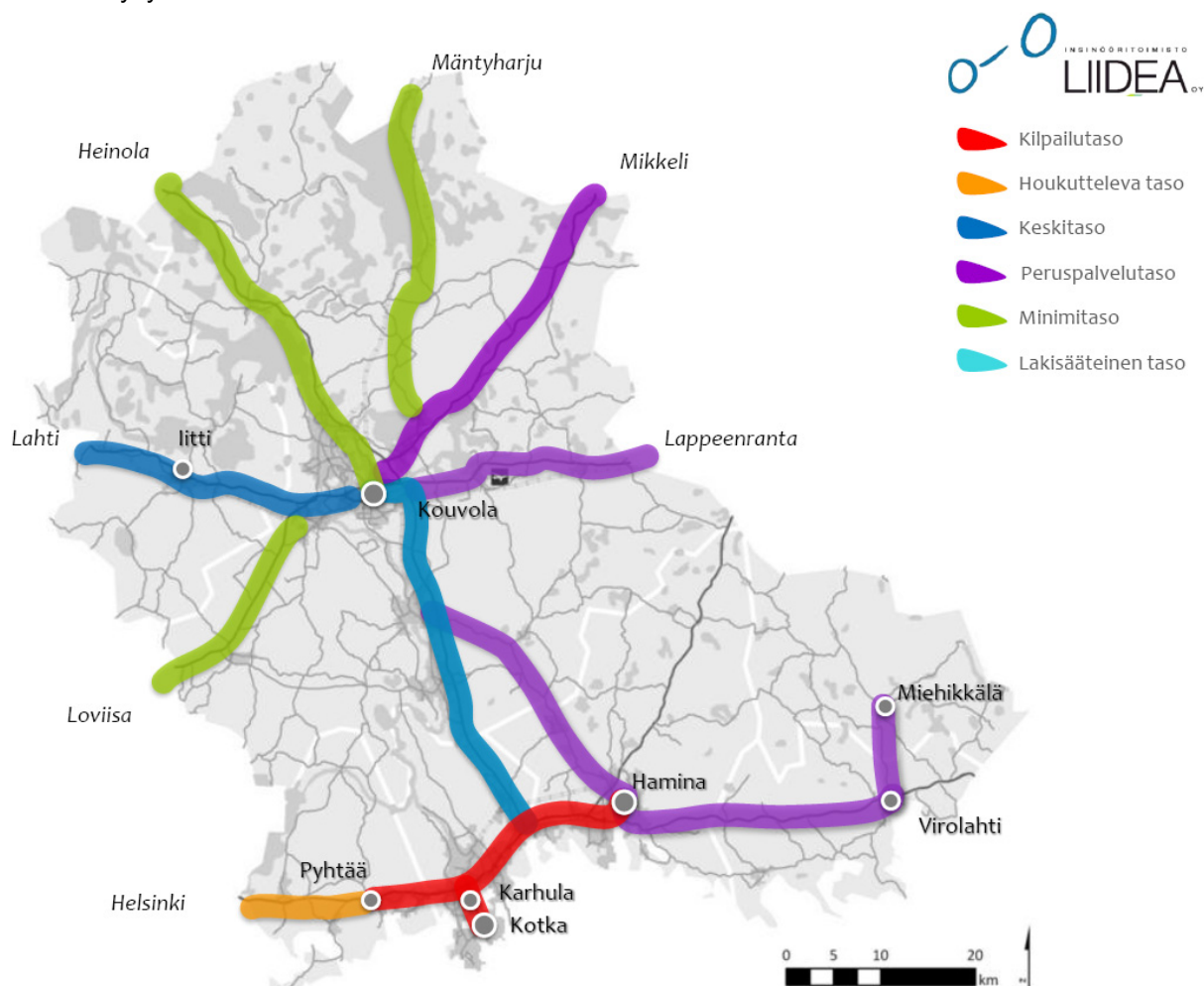
lauantaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 10

sunnuntaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 13

Kustannukset: Nykyisin ELYn runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,71 milj. euroa vuodessa Kymenlaakson alueella. Ostosopimusten päättymisen vuoksi, alueen liikenteitä joudutaan kilpailutamaan uudelleen lähes vuosittain. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 2–5 % vuosittain. Palvelutasotavoitteissa esitettyjen tavoitearvojen toteuttamiseksi tarvitaan joitain lisävuoroja. Lisävuorojen kustannukset voidaan karkeasti arvioida ajokilometrien ja ostoliikennekustannusten / km suhteen. Tässä kustannusarviossa ostoliikenteen kustannuksena on käytetty 2,0 euroa / km. (Laskentaperusteet: 275 000 km / vuosi, ostokustannus 2 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 1,27–1,30 milj. euroa/vuosi eli noin 0,56–0,59 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.



Kuva 25. Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutaso, VE 1.

5.2.3 Ve 2, Palvelutason maltilliseen kehittämiseen perustuva vaihtoehto

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalutteen ja käytön analyysien mukaan. Määritetyn palvelutason toteuttamiseksi tarvittaisiin ainakin seuraavat lisävuorot:

arkipäivisin (talvi)

- + Kouvola–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 8 (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, tulo Kouvolaan ennen klo 9 (nopea yhteys)
- + Kouvola–Kotka, lähtö Kouvolaan klo 17 jälkeen (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, lähtö Kotkasta klo 18 jälkeen (nopea yhteys)
- + Pyhtää–Hamina, tulo Haminaan ennen klo 8 (suora yhteys, vt 7)
- + Pyhtää–Hamina, tulo Haminaan ennen klo 9 (suora yhteys, vt 7)
- + Hamina–Pyhtää, lähtö Haminasta klo 15 jälkeen (suora yhteys, vt 7)
- + Hamina–Pyhtää, lähtö Haminasta klo 16 jälkeen (suora yhteys, vt 7)
- + Pyhtää–Kotka, välille 5–6 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Kotka–Pyhtää, välille 5–6 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

arkipäivisin (kesä)

- + Pyhtää–Kotka, välille 5–6 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Kotka–Pyhtää, välille 5–6 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

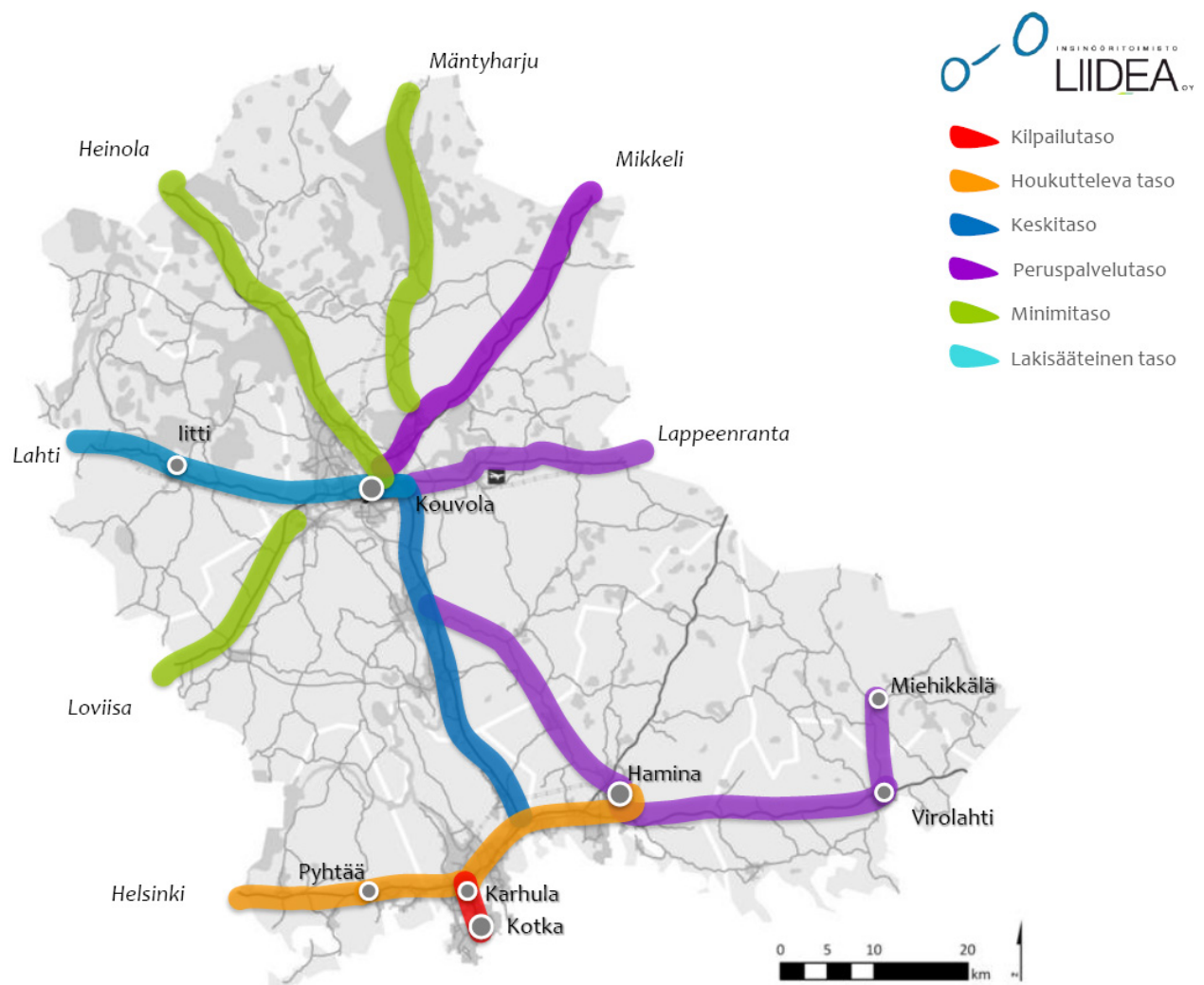
lauantaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 10

sunnuntaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 13

Kustannukset: Nykyisin ELYn runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,71 milj. euroa vuodessa Kymenlaakson alueella. Ostosopimusten päättymisen vuoksi, alueen liikenteitä joudutaan kilpailuttamaan uudelleen lähes vuosittain. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 2–5 % vuosittain. Palvelutasotavoitteissa esitettyjen tavoitearvojen toteuttamiseksi tarvitaan lisävuoroja. Lisävuorojen kustannukset voidaan karkeasti arvioida ajokilometrien ja ostoliikennekustannusten / km suhteen. Tässä kustannusarviossa ostoliikenteen kustannuksena on käytetty 2,0 euroa / km. (Laskentaperusteet: 165 000 km / vuosi, ostokustannus 2 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 1,05–1,08 milj. euroa/vuosi eli noin 0,34–0,37 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.



Kuva 26. Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutaso, VE 2.

5.2.4 Ve 3, Palvelutason pienimuotoiseen kehittämiseen perustuva vaihtoehto

Linjastoa kehitetään nykyisen linjaston ja tarjonnan pohjalta maankäytön kehittymisen, asiakaspalautteen ja käytön analyysien mukaan. Määritetyn palvelutason toteuttamiseksi tarvittaisiin ainakin seuraavat lisävuorot:

arkipäivisin (talvi)

- + Kouvola–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 8 (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, tulo Kouvolaan ennen klo 9 (nopea yhteys)
- + Kouvola–Kotka, lähtö Kouvolaan klo 17 jälkeen (nopea yhteys)
- + Kotka–Kouvola, lähtö Kotkasta klo 18 jälkeen (nopea yhteys)
- + Pyhtää–Hamina, tulo Haminaan ennen klo 8 (suora yhteys, vt 7)
- + Hamina–Pyhtää, lähtö Haminasta klo 16 jälkeen (suora yhteys, vt 7)
- + Hamina–Aholanmäki–Kouvola, lähtö klo 16 jälkeen
- + Pyhtää–Kotka, välille 4–5 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Kotka–Pyhtää, välille 4–5 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

arkipäivisin (kesä)

- + Pyhtää–Kotka, välille 3–4 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Kotka–Pyhtää, välille 3–4 lisävuoroa /suunta aamu ja iltaruuhkan aikaan
- + Iitti–Kouvola, välille 1–2 lisävuoroa /suunta
- + Kouvola–Iitti, välille 1–2 lisävuoroa /suunta

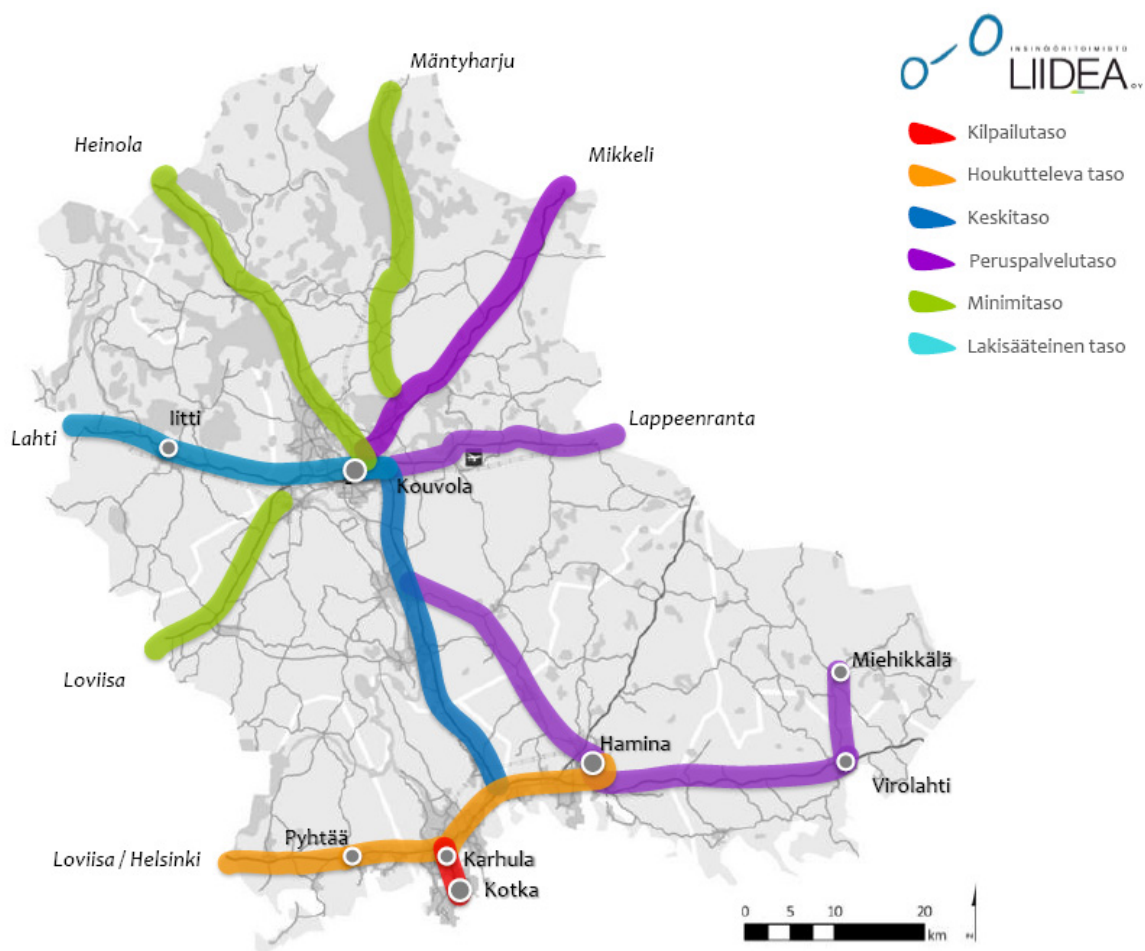
lauantaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 10

sunnuntaisin

- + Pyhtää–Kotka, tulo Kotkaan ennen klo 13

Kustannukset: Nykyisin ELYn runkoliikenteen ostoihin käytetään noin 0,71 milj. euroa vuodessa Kymenlaakson alueella. Ostosopimusten päättymisen vuoksi, alueen liikenteitä joudutaan kilpailuttamaan uudelleen lähes vuosittain. Kilpailutuksen jälkeen ostoliikennekorvauksen määrä tulee todennäköisesti lisääntymään kohonneiden tuotantokustannusten vuoksi arviolta 2–5 % vuosittain. Palvelutasotavoitteissa esitettyjen tavoitearvojen toteuttamiseksi tarvitaan lisävuoroja. Lisävuorojen kustannukset voidaan karkeasti arvioida ajokilometrien ja ostoliikennekustannusten / km suhteen. Tässä kustannusarviossa ostoliikenteen kustannuksena on käytetty 2,0 euroa / km. (Laskentaperusteet: 100 000 km / vuosi, ostokustannus 2 euroa/km). Runkoliikenteen kokonaisostot olisivat tässä vaihtoehdossa n. 0,92–0,95 milj. euroa/vuosi eli noin 0,21–0,24 milj. euroa suuremmat kuin nykytilanteessa.



Kuva 27. Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutaso, VE 3.

5.3 Esitys Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasoksi 2012–2015

Työryhmä esittää, että Kymenlaaksossa tavoitellaan vaihtoehtoon 3 mukaista palvelutasoa, joka on esitetty kappaleessa 5.2.4. Tämä edellyttää yhteiskunnalta lisärahoitusta lisäliikenteen järjestämiseen. Tavoitteeseen ei edetä kerralla vaan yhteysvälien palvelutasoa arvioidaan ja palvelutasotavoitteita tarkistetaan vuosittain. Tavoiteltava palvelutaso ratkaistaan ja toteutetaan käytössä olevien rahoitusresurssien mukaisesti.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Kymenlaaksossa on tehty vuosille 2012–2015. Palvelutaso on määritetty kuntakeskusten väliseen liikenteeseen perustuen eri tavoitetasoihin (houkuttelevan tason alue, vähimmäismatkustustarpeiden alue jne.). Se ohjaa markkinaehtoisen liikenteen reittilupien myöntämistä ja toimii kilpailuttamisen ja sopimusten lähtökohtana, kun ELY-keskus järjestää liikenteen PSA:n mukaisesti. Työssä on keskitytty ensisijaisesti tarjontaa ja saavutettavuutta koskeviin palvelutason osatekijöihin, joita ovat liikennöintiäika ja vuorotiheys eri aikoina. Muita työryhmän määrittämiä palvelutasotekijöitä (taulukko 14 ja 15) ovat muun muassa lippujärjestelmä, linjasto, kalusto, täsmällisyys ja tiedottaminen. Palvelutason määrittelyn perustana on joukkoliikennepalvelujen kysyntä.

6 Vaikutusten arviointi ja etenemispolku

6.1 Kustannukset

Kappaleessa 5.2.4 määritettyjen ja työryhmän esittämän Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden perusteella yhteiskunnan rahoitusosuus lisääntyy. Vuosittainen lisärahoitustarve on tavoitellun palvelutason toteuttamiseksi varovaisen arvion mukaan noin 0,21–0,24 milj. euroa verrattuna nykytilanteeseen. Lisärahoituksen tarve riippuu oleellisesti siitä, kuinka paljon liikenteen tuotantokustannukset nousevat vuositasona.

6.2 Vaikutukset liikenteen järjestämistapaan ja rahoitukseen

Tällä tarkastelukaudella (2012–2015) liikenteen järjestämistavassa tapahtuu ensimmäisiä muutoksia vuonna 2014, jolloin osa siirtymäajan liikennöintisopimuksista päättyy. Tavoiteltavaan palvelutasoon ei edetä kerralla vaan yhteysvälien palvelutasoa arvioidaan ja palvelutasotavoitteita tarkistetaan vuosittain. Tavoiteltava palvelutaso ratkaistaan ja toteutetaan käytössä olevien rahoitusresurssien mukaisesti.

Jotta peruspalvelutaso, tässä suunnitelmassa mukana olevissa kunnissa saataisiin turvattua, tarvittaisiin joukkoliikennepalvelujen ostoihin lisärahoitusta. Nykyinen palvelutaso joka on muutamilla yhteysväleillä peruspalvelutasoa alempi, perustuu kysyntään ja nykyisin käytössä olevanaan rahoitukseen.

Joukkoliikenne edellyttää toimiakseen joukkoja. Julkista liikennettä tarvitaan sen sijaan kaikkialla. Kaupunkiseuduilla se on pääosin joukkoliikennettä, harvaan asutulla maaseudulla vain osittain. Julkinen liikenne on nähty kuitenkin osaksi kansalaisten peruspalvelua, joka yhteiskunnan tulee tiettyyn vähimmäistasoon taata. Samaan aikaan joukkoliikenteen kehittämispyrkimysten esteenä ovat riittämättömät resurssit, jonka seurauksena liikenteiden ostoja uhkaa jatkuvasti vähentämis-paineet. Erityisen vaikeaksi rahoituksen riittämättömyys tekee haja-asutusalueen liikenteen järjestämisen, koska säännöllisen liikenteen kysyntä on vähäistä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten heikoimmin kuormitettua ostoliikennettä on jo lopetettu ja jatkossa tultaneen edelleenkin lopettamaan. Joukkoliikenteen puuttuessa kunnat ja kaupungit joutuvat järjestämään kuljetuspalvelun muilla tavoin. Kuntien jatkuvasti kasvavat sosiaali- ja terveystoimen kuljetuskustannukset syövät nykymallissa rahaa avoimen joukkoliikenteen järjestämiseltä. Jatkovaa lisärahoitusta ei todennäköisesti tarvittaisi, jos valtakunnallisesti päätettäisiin koordinoida ja selkeyttää haja-asutusalueen julkisen liikenteen palvelujen rahoitus ja suunnittelu ottaen huomioon kuntien, valtion ja KELA:n rahoitus. Tehokkuutta ja säästöä saataisiin esimerkiksi nimeämällä yksi vastuutaho, jolla on vastuu edellä mainittujen tahojen kuljetusten suunnittelusta ja joka myös vastaisi määrärahojen kohdentamisesta.

6.3 Päivitys ja seuranta

Palvelutason toteutumisen seuranta liitetään osaksi Kymenlaakson jatkuvan liikennejärjestelmätöiden prosessia ja seudullisten joukkoliikennetyöryhmien toimintaa. Joukkoliikenteestä ei ole kattavaa kuntakohtaista tilastointia. Palvelutason seurannassa olennaisin tieto on toteutunut palvelutaso ja sen rahoitus. Vaikutusten arvioinnin kannalta matkustajamäärien kehitys sopimuksissa ja reittiliikenneluvissa olisi tilastoinnin luonteva perusta. Kokonaisuudessaan palvelutason toteutumisen seuranta palvelee VALLU-rekisteri, johon toteutunut tieto tarjonnasta, kysynnästä ja kustannuksista voidaan kerätä. Tietokannasta saatavien ja muiden seurantatietojen ylläpito olisi tarpeen järjestää siten, että kunnat ja muut viranomaiset voivat hyödyntää niitä omassa toiminnassaan.

Kirjallisuus

Matkahuolto (2011). Linja-autoaikataulut

Tilastokeskus (2010). väestötilastot

VR (2011). Juna-aikataulut

Kuntien internetsivut

YKR-aineisto (SYKE ja Tilastokeskus)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut 7/2005, 54/2007 ja 39/2009

Liikenneviraston julkaisut 7/2010 ja 15/2011

Koulutusnetti (2011)

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 15 /2012					
Tekijät Insinööritoimisto Liidea Oy DI Toni Joensuu FM Susanna Harvio ins. AMK Annakreetta Salmela		Julkaisu-aika helmikuu 2012			
		Julkaisija Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja			
Julkaisun nimi Kymenlaakson joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2012–2015					
<p>Tiivistelmä</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutason määrittely perustuu joukkoliikennelakiin, joka velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteelle palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.</p> <p>Tässä raportissa on määritetty joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Kymenlaakson maakuntaan, joka kuuluu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueeseen. Palvelutasomäärittelyn tulokset palvelevat liikenteen suunnittelua ja kehittämistä sekä toimivat lähtökohtana liikenteen hankinnalle. Tavoiteltavaan palvelutasoon ei edetä kerralla vaan yhteysvälien palvelutasoa arvioidaan ja palvelutasotavoitteita tarkistetaan vuosittain. Tavoiteltava palvelutaso ratkaistaan ja toteutetaan käytössä olevien rahoitusresurssien mukaisesti. Kymenlaakson joukkoliikenteelle määritettyjä palvelusotekijöitä ovat muun muassa vuoroväli, liikennöinti-aika ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttavat muut määrälliset ja laadulliset tekijät.</p> <p>Kymenlaakson alueella on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lisäksi kaksi itsenäistä toimivaltaista viranomaista kaupunkia, Kotka ja Kouvola, jotka määrittelevät alueensa palvelutason omien tarpeidensa perusteella. Lisäksi maakunnan läpi kulkee kaukoliikenteen juna- ja bussiyhteyksiä, joiden palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö.</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutaso liittyy kiinteästi maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun sekä kuntien palvelujen ja lakisääteisten henkilökuljetusten järjestämiseen. Palvelutason määrittelyyn vaikuttavat nykyiset joukkoliikenneyhteydet, liikkumistarpeisiin liittyvät kuntien suunnitelmat sekä eri väestöryhmien tarpeet, mutta myös valtion ja kuntien taloudelliset resurssit.</p> <p>Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittelytyö on jatkuva prosessi, joka tehdään yhteistyössä alueella toimivien toimivaltaisten viranomaisten, kuntien, maakuntaliittojen sekä palvelujen tuottajien kanssa. Palvelutason toteutumisen seuranta liitetään osaksi Kymenlaakson jatkuvan liikennejärjestelmätyön prosessia ja seudullisten joukkoliikennetyöryhmien toimintaa.</p>					
Asiasanat joukkoliikenne, palvelutaso					
ISBN (PDF) 978-952-257-466-4	ISBN (painettu) 978-952-257-467-1	ISSN-L 2242-2854	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu) 2242-2846	URN
Kokonaissivumäärä 45		Kieli suomi	Hinta (sis. alv 8%) —		
Julkaisun myynti/jakaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Salpausselänkatu 22, 45100 Kouvola, puhelinnumero 020 63 60090 (vaihe) Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/julkaisut sekä www.doria.fi					
Julkaisun kustantaja Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus					
Painopaikka ja -aika Kopijyvä Oy, Kouvola 2012					

RAPORTEJA 15 | 2012

**KYMENLAAKSON JOUKKOLIIKENTEEEN
PALVELUTASOSUUNNITELMA 2012–2015**

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-467-1 (painettu)

ISBN 978-952-257-466-4 (pdf)

ISSN-L 2242-2854

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

www.ely-keskus.fi/julkaisut, www.doria.fi